

L'urbanisme de l'entre-deux. Des pratiques de mobilité aux prises urbanistiques.

THÈSE N° 7810 (2018)

PRÉSENTÉE LE 13 AVRIL 2018

À LA FACULTÉ DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL, ARCHITECTURAL ET CONSTRUIT

LABORATOIRE CHÔROS

PROGRAMME DOCTORAL EN ARCHITECTURE ET SCIENCES DE LA VILLE

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES

PAR

Jade RUDLER

acceptée sur proposition du jury:

Prof. P. Viganò, présidente du jury
Prof. J. Lévy, Dr M. Ruzicka-Rossier, directeurs de thèse
Prof. P. Amphoux, rapporteur
Dr Y. Bonard, rapporteur
Prof. V. Kaufmann, rapporteur



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Suisse
2018

REMERCIEMENTS

Merci à Monique Ruzicka-Rossier de m'avoir proposé d'intégrer le projet *PostCarWorld*, merci pour ta confiance, ta disponibilité, tes conseils avisés et pour tout le temps que tu m'as consacré.

Merci à Jacques Lévy pour la liberté que tu m'as laissée dans l'organisation et la réalisation de cette thèse.

Merci aux membres de mon jury pour les critiques constructives, et particulièrement à Vincent Kaufmann pour avoir accompagné le début de mon terrain.

Merci à Sandra Botta pour ta disponibilité et ton aide.

Merci à tous les participants aux enquêtes qualitatives d'avoir consacré un peu de votre temps pour produire le matériel de recherche de la première partie de cette thèse, et à Dominique Kühnhanss d'avoir mené les entretiens en suisse-allemand et de les avoir traduits en français.

Merci aux étudiants de l'Unité d'enseignement *On the Road* pour votre travail inspirant et votre participation active au *focus group*, et à Elena Cogato-Lanza, Farzaneh Bahrani et Simon Berger pour le développement de l'exercice et l'encadrement donné aux étudiants.

Merci aux étudiants des deux semaines ENAC pour votre motivation, votre énergie et surtout pour la qualité de votre travail. Merci aux intervenants et à tous ceux qui ont rendu possible la transformation des deux espaces publics : le Conseil Municipal, la cellule Pôle Gare et la Police du Commerce de la Ville de Lausanne, Tinetta Maystre, Pascal Grütter de la Ville de Renens et Guy-Paul Bosson de la PolOuest. Vous m'avez permis d'expérimenter « en vrai » l'urbanisme de l'entre-deux. Merci Franziska de prendre le relai !

Merci à mes collègues de Chôros, de l'EDAR et de l'EPFL d'avoir accompagné mon quotidien pendant ces quatre années. Je tiens à remercier en particulier Mirza et le chocolat Lindt, qui m'ont aidés à surmonter les angoisses de la rédaction.

Merci Stéphanie, Régis, Nath, Guillaume, Lucie, Carole, Alice, Claude, Marie et Gauvain pour vos patientes relectures. Et merci Antoine Brack de m'avoir aidé dans la mise en page du document.

Merci à mes amis, avec qui j'ai pu partager les déboires de la thèse, mais aussi (et surtout!) me changer les idées. Grâce à vous j'ai pu prendre du recul sur ma situation et savourer ces quatre années.

Merci à tous mes colocos : Noé, Fisnik, Ste, Seb, Naomi, Fred, Alice et Antoine d'avoir partagé mon quotidien pendant ces quatre années. Merci de m'avoir supportée...

Merci Lucie, Virginie et Valérie pour nos événements avec le collectif *Transmission*, qui m'ont donné le goût et le courage d'intervenir dans l'espace public. Nos expériences m'ont fait comprendre que ça vaut la peine de passer à l'action ! Et la richesse de nos réflexions m'a aidée à développer le raisonnement présenté dans ce document.

Merci Marie et André du Vallon et merci Oscar pour les opportunités de mettre en œuvre ce qui fait l'objet de cette thèse.

Merci Alice pour tes encouragements, nos discussions, les déblocages, tes relectures... bref, ton soutien à toutes épreuves dans la réalisation de ce travail. Et merci pour ton investissement dans OLGa, où nous continuons de mettre en pratique cet urbanisme de l'entre-deux qui nous anime.

Merci à mes parents Claude et Marie et à mes frère et sœur Jorane et Gauvain pour votre soutien inconditionnel. J'ai de la chance.

Merci Antoine pour nos discussions et les remises en question de mes réflexions. Merci pour ton indéfectible soutien et pour toute l'énergie que tu m'as transmise. Je me réjouis de poursuivre ma vie à tes côtés !

Lausanne, le 11 février 2018.

RÉSUMÉ

L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX

Des pratiques de mobilité aux prises urbanistiques

La démocratisation de la voiture tend à réduire l'espace public à un lieu de circulation. Depuis une quinzaine d'années, les habitudes de mobilité évoluent : d'un système centré sur l'automobile, nous passons à des compositions entre différents modes de déplacement et de communication. Des professionnels de l'aménagement y voient une opportunité de repenser la manière d'agir sur l'espace de la ville, ils inventent des modes opératoires pour (re)donner à l'espace public le statut de bien public. Quel est le rôle de cet urbanisme émergent vis-à-vis des pratiques de mobilité ?

La thèse propose une grille de lecture de l'espace public sous le prisme des pratiques habitantes. Des enquêtes qualitatives menées en Suisse révèlent que le choix d'une pratique de mobilité dépend d'attentes (besoins et envies) déterminées par un grand nombre de facteurs, qui ne sont pas tous compatibles entre eux. Ils correspondent aux capacités de l'habitant, aux valeurs qu'il défend et à ce que lui offre l'environnement. Les attentes évoluent dans le temps et selon le contexte, et la transformation des contextes en engendre une reconfiguration, qui peut conduire à un changement de pratique.

Les professionnels de l'aménagement, parce qu'ils ont le pouvoir de modifier l'espace public, disposent d'un levier d'action pour accompagner de nouvelles pratiques de mobilité. Pourtant, pour effectuer des transformations capables de répondre aux attentes des habitants, ils manquent d'outils. Si la thèse s'interroge sur les actions possibles des urbanistes et identifie des manières de faire réparant cette lacune instrumentale. Il s'agit de proposer de nouvelles virtualités : les *invites*, que les habitants ont la possibilité d'actualiser, c'est-à-dire de transformer en *prises*.

La grille de lecture a été mise à l'épreuve d'expérimentations *in situ* : des modifications d'espaces publics ont permis de travailler simultanément sur les aspects de mobilité et d'aménagement, tout en intégrant les habitants aux processus de planification. Sans intervenir sur l'infrastructure, des lieux exclusivement dédiés à la circulation automobile ont accueilli des pratiques alternatives. Les transformations effectuées ne sont issues ni d'un consensus ni d'un compromis : elles sont une matière à débattre. Au-delà d'une réponse aux attentes *exprimées* par les habitants, des attentes *latentes* sont révélées (celles qui ne sont pas encore perçues). Nous nommons cette approche *urbanisme de l'entre-deux*, car elle agit sans toucher l'infrastructure existante et dans les marges laissées vacantes par l'urbanisme opérationnel : celles des relations entre les professionnels, les politiques et les habitants. Les acteurs la mettant en œuvre activent l'espace public pour accompagner le changement sociétal qu'est la transition de la mobilité.

En articulant recherches théoriques, empiriques et actions, ce travail dresse un pont entre sciences sociales et urbanisme opérationnel. D'un espace monofonctionnel, l'espace public devient le support d'une diversité de pratiques. En cela, l'urbanisme de l'entre-deux rend visible la résilience de territoires organisés pour la voiture. Il connecte les temporalités (passé, présent, futur), les préoccupations (expérience du quotidien et vision globale) et les échelles d'intervention (de la micro-intervention à la planification territoriale).

MOTS-CLEFS

activation d'espaces publics, *affordance*, *invite*, mobilité, pratiques habitantes, micro-intervention, recherche par la pratique

ABSTRACT

THE URBANISME DE L'ENTRE-DEUX **From mobility practices to urbanistic affordances**

The democratization of vehicles has often reduced the public space to a place of circulation. For the last fifteen years, the habits of mobility have evolved: a system centered around the automobile leaves room for compositions between different modes of displacement and communication. Some urban planners see it as an opportunity to rethink the planning process, they are inventing ways of operating to give the public space the status of being a common good. The question is: what is the role of this emerging urbanism towards mobility practices?

This thesis proposes a grid of interpretation on the public space under the prism of living practices. Qualitative surveys conducted in Switzerland reveal that the choice of a mobility practice depends on expectations - needs and wants - multidimensional, dynamic and situated. These elements are determined by a large number of factors, which are not all compatible with each other. They correspond to the capacities and convictions of the inhabitant and to what the environment offers. Expectations evolve over time and according to the context. The appearance or modification of certain factors leads to a reconfiguration of expectations, which may lead to a change in practice.

Urban planners, because they have the power to modify public spaces, have a role to play in the accompaniment of new practices of mobility. However, to make changes that meet the expectations of inhabitants, they lack the tools. This thesis defines a practice of urbanism that responds to this gap. It is about proposing new virtualities – the *invites* – that the inhabitants have the possibility of rejuvenation and in turn the opportunity to transform this into *prises*.

The grid of interpretation was tested in situ. Changes in public spaces in Lausanne and surrounding areas made it possible to work simultaneously on aspects appertaining to the mobility and public space developments, while integrating the inhabitants into the ongoing planning processes. Without intervening on the infrastructure, places exclusively dedicated to automobile traffic have accommodated alternative behaviours. Transformations that have been made are neither a consensus nor a compromise: they are matters to be debated. Beyond an answer to the expectations expressed by the inhabitants, latent expectations are revealed. This *urbanisme de l'entre-deux* participates in enlarging the field of possibilities when it comes to the public space in order to support perceived expectations, but also those which are not yet materialized. The operational actors activate the public space to support the societal change that is defined as the transition of mobility.

By articulating theoretical, empirical and research-by-doing, this work draws a bridge between social sciences and operational urban planning. From a monofunctional space, the public space becomes the support of a diversity of behaviours. In this, the *urbanisme de l'entre-deux* makes visible the resilience of territories organized for vehicles. It connects the temporalities (past, present, future), the concerns (daily experience and global vision) and the scales of intervention (from micro-intervention to territorial planning).

KEY WORDS

Public space activation, *invites*, affordances, mobility, inhabitants practices, micro-intervention, research-by-doing

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	3
RÉSUMÉ	5
ABSTRACT	7
TABLE DES MATIÈRES	9
NOTICE DE LECTURE	15
FINANCEMENT DE LA RECHERCHE	17
LISTE DES FIGURES - TABLEAUX - SYMBOLES - DÉFINITIONS	21
<hr/> INTRODUCTION <hr/>	31
 CONSTAT : L'ESPACE PUBLIC EST APPAUVRI PAR LA PRÉSENCE DE LA VOITURE	34
 CONSTAT : UN NOUVEL URBANISME (RE)DONNE À L'ESPACE PUBLIC LE STATUT DE LIEU D'ÉCHANGES	34
 QUESTIONS ET HYPOTHÈSES : QUEL EST LE RÔLE DE CET URBANISME ÉMERGENT VIS-À-VIS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ?	36
Q.I. QUELLES SONT LES PRATIQUES DE MOBILITÉ ATTENDUES PAR LES HABITANTS DE SUISSE ?	37
H.I. LES PRATIQUES ATTENDUES PAR LES HABITANTS DÉPENDENT DE L'OFFRE QU'ILS PERÇOIVENT.	37
Q.II. QUEL EST LE RÔLE DE L'ESPACE PUBLIC DANS LA RÉALISATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ?	37
H.II. L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DÉCIDE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ.	37
Q.III. QUEL MODE OPÉRATOIRE EST CAPABLE DE FAIRE ÉMERGER DES PROPOSITIONS RÉPONDANT AUX ATTENTES DES HABITANTS ?	37
H.III. L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX RÉVÈLE LES ATTENTES DES HABITANTS.	38
 PÉRIMÈTRE DE RECHERCHE : L'ESPACE PUBLIC EN SUISSE, SUPPORT DE DÉPLACEMENTS ET D'ACTIONS CONCRÈTES ET COLLECTIVES	38
 MÉTHODOLOGIE : INTERROGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ POUR FAIRE ÉMERGER DES ATTENTES	39
UN TERRAIN EN SUISSE	41
DES ENQUÊTES QUALITATIVES	41
UNE RECHERCHE THÉORIQUE	42
DES EXPÉRIMENTATIONS <i>IN SITU</i>	42
 PLAN DE LA THÈSE : DES SCIENCES SOCIALES À L'URBANISME	42

PARTIE I	47
LA MOBILITÉ PAR LES INDIVIDUS	
CHAPITRE 1	51
LE CHOIX DES PRATIQUES DE MOBILITÉ	
1.1. DOMAINES D'INFLUENCE DE LA VOITURE	52
1.1.1. UNE PLACE DOMINANTE	52
1.1.2. AU-DELÀ DU TRANSPORT, UN FAIT SOCIAL TOTAL	55
1.1.3. UN FACTEUR D'INÉGALITÉS	59
1.1.4. DES SIGNES D'UN CHANGEMENT DE STATUT	60
1.2. DÉTERMINATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ	63
1.2.1. LES FACTEURS DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT	63
1.2.2. DES LEVIERS DE CHANGEMENT DE PRATIQUES DE MOBILITÉ	66
1.3. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ, SELON DES EXPERTS	69
1.3.1. MÉTHODOLOGIE : ENTRETIENS EXPLORATOIRES DE PROFESSIONNELS DE LA MOBILITÉ ET/OU DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	70
1.3.2. ÉTAT DES LIEUX : DES CONSTATS CONVERGENTS	71
1.3.3. PISTES : DES AVIS DIVERGENTS	74
CHAPITRE 2	79
LES ASPIRATIONS EN TERMES DE MOBILITÉ	
2.1. ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS : MÉTHODOLOGIE	80
2.1.1. OBJECTIFS	80
2.1.2. DÉROULEMENT DES ENTRETIENS	81
2.1.3. ÉCHANTILLONNAGE	82
2.1.4. OUTILS D'ANALYSE	84
2.2. ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS : RÉSULTATS	84
2.2.1. VARIATIONS D'USAGES	85
2.2.2. CARACTÉRISTIQUES DES ATTENTES	91
2.2.3. RAPPORTS AU TERRITOIRE ET À L'ESPACE PUBLIC	95
2.3. FOCUS GROUP : DÉCOUVERTE DES SCÉNARIOS	100
2.3.1. MÉTHODOLOGIE DU <i>FOCUS GROUP</i>	100
2.3.2. DES VISIONS DE L'ARC LÉMANIQUE SANS VOITURE	104
2.4. FOCUS GROUP : DISCUSSION ET APPROFONDISSEMENT	112
2.4.1. HYBRIDATION DES SCÉNARIOS PROPOSÉS	112
2.4.2. ORGANISATION DU TERRITOIRE	114
2.4.3. INTUITIONS QUANT À L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ	114
CONCLUSION DE LA PARTIE I	117
DES ATTENTES MULTI-FACTORIELLES, DYNAMIQUES ET SITUÉES	
LA VOITURE : DE L'OUTIL À L'OBJET, UNE QUESTION DE POINT DE VUE	117
QUALIFIER L'INTERINFLUENCE ENTRE INDIVIDU ET ESPACE PUBLIC	118

PARTIE II	121
L'ESPACE PUBLIC PAR LES ACTEURS	
CHAPITRE 3	125
L'ENVIRONNEMENT CHARGÉ DE PRISES	
3.1. INTERACTIONS ENTRE ACTEUR ET ENVIRONNEMENT	126
3.1.1. LA THÉORIE DES AFFORDANCES	126
3.1.2. LE CONCEPT APPLIQUÉ AUX SCIENCES SOCIALES DE L'ESPACE	129
3.2. DE L'INVITE À LA PRISE	134
3.2.1. LES AFFORDANCES : DES INVITES OU DES PRISES	134
3.2.2. DIFFÉRENTS DEGRÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX INVITES	137
3.2.3. DES BLOCAGES URBANISTIQUES	139
3.3. LES ACTEURS DE LA TRANSFORMATION DE L'ESPACE PUBLIC	141
3.3.1. LES RÔLES DES HABITANTS	142
3.3.2. LES RÔLES DES PROFESSIONNELS DE L'AMÉNAGEMENT	146
3.4. L'ENTRE-DEUX EN URBANISME	150
3.4.1. LE CONCEPT D'ENTRE-DEUX	150
3.4.2. DÉPASSER LES DUALISMES	152
CONCLUSION DE LA PARTIE II	155
UNE GRILLE DE LECTURE DE L'ENVIRONNEMENT	
LIRE L'ESPACE PUBLIC SOUS LE PRISME DES PRATIQUES HABITANTES	155
DE L'OBSERVATION À L'ACTION	155

PARTIE III	157
FAIRE PRISE. AGIR POUR L'ESPACE PUBLIC	
CHAPITRE 4	161
METTRE EN LIEN PAR LE LIEU	
4.1. L'EXPÉRIMENTATION DANS L'ESPACE PUBLIC	162
4.1.1. LE TEST COMME PRINCIPE D'ACTION	163
4.1.2. CATÉGORISER LES INSTALLATIONS TEMPORAIRES	164
4.1.3. SE DÉPLACER À LAUSANNE : ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT	166
4.2. LAUSANNE GARE : UNE EXPÉRIMENTATION SUR LES PRATIQUES DE L'ESPACE PUBLIC	167
4.2.1. ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION D'UN ESPACE PUBLIC	168
4.2.2. PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	170
4.2.3. IMPACT SUR LES PRATIQUES HABITANTES	177
4.3. RENENS GARE : UNE EXPÉRIMENTATION SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ	180
4.3.1. ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ	180
4.3.2. PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	181
4.3.3. IMPACT SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ	186
CHAPITRE 5	193
LES CONTOURS D'UNE PRATIQUE	
5.1. QUEL URBANISME AUJOURD'HUI ?	194
5.1.1. LE PASSAGE D'UN URBANISME D'AUTEUR À UN URBANISME D'ACTEURS	194
5.1.2. UNE REMISE EN QUESTION DES CADRES EXISTANTS	196
5.1.3. LA PARTICIPATION CITOYENNE EN QUESTION	199
5.1.4. PARTICIPATION ET URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	200
5.2. ÉLÉMENTS DE DÉFINITION DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	202
5.2.1. TRANSFORMER EN HABITANT	203
5.2.2. UN PROCESSUS ITÉRATIF	204
5.2.3. L'ÉCHELLE DE LA MICRO-INTERVENTION	207
5.2.4. RÉVERSIBILITÉ ET IRRÉVERSIBILITÉ	208
5.3. MISSIONS ET COMPÉTENCES POUR METTRE EN ŒUVRE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	209
5.3.1. QUELLE LÉGITIMITÉ À MODIFIER L'ESPACE PUBLIC ?	209
5.3.2. INVITER À VOIR AUTREMENT	211
5.3.3. ACTIVER L'ESPACE PUBLIC	212
5.3.4. CONNECTER LES ACTEURS	214
5.3.5. LÂCHER PRISE	215
CONCLUSION DE LA PARTIE III	217
FAIRE ÉMERGER DES PRISES QUI ONT BESOIN D'ÊTRE	
L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	217

CONCLUSION	219
L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX POUR RÉVÉLER LES ATTENTES LATENTES	
AMBITION DE LA THÈSE :	220
DÉTERMINER LA PLACE DES PROFESSIONNELS DE L'AMÉNAGEMENT	
DANS LA TRANSITION DE LA MOBILITÉ	
DÉROULEMENT DE LA THÈSE :	220
LES SCIENCES SOCIALES AU SERVICE DE L'URBANISME OPÉRATIONNEL	
RETOUR SUR LES QUESTIONS DE RECHERCHE :	220
L'ESPACE PUBLIC SOUS LE PRISME DES PRATIQUES HABITANTES	
I. LES PRATIQUES ATTENDUES PAR LES HABITANTS DÉPENDENT	221
DE L'OFFRE QU'ILS PERÇOIVENT	
II. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ SONT DÉFINIES PAR L'AMÉNAGEMENT	223
DE L'ESPACE PUBLIC	
III. L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX RÉVÈLE LES ATTENTES DES HABITANTS	226
RÉSULTATS :	227
LE RÔLE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX VIS-À-VIS	
DES PRATIQUES DE MOBILITÉ	
L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX PERMET LA MISE EN PLACE	228
DE CONDITIONS DE RÉALISATION DE PRATIQUES DE MOBILITÉ	
ÉMERGENTES	
L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX ACTIVE LA RÉSILIENCE D'ESPACES	228
PUBLICS ORGANISÉS POUR LA VOITURE	
DISCUSSION :	228
CERNER LES ENJEUX, EXPLORER LE POTENTIEL	
UN PROCESSUS ENCLENCHÉ	228
DE NOUVEAUX DÉTOURS	230
BIBLIOGRAPHIE	232
ANNEXES	237
TABLEAUX PRÉSENTANT LES PARTICIPANTS AUX ENTRETIENS	238
INDIVIDUELS D'HABITANTS	
GRILLE DES ENTRETIENS EXPLORATOIRES	242
GRILLE DES ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS	243
CONCORDANCIER : LIBERTÉ	246
TRANSCRIPTIONS D'ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS	250
CURRICULUM VITAE	277

NOTICE DE LECTURE

Afin de faciliter la transmission de ma réflexion, j'ai différencié des registres de textes :

Le **corps de la thèse** est le texte réflexif, le contenu de la thèse. Il présente le déroulement de ma réflexion.

Les **citations d'auteurs** guident la réflexion. Afin de bien les distinguer du texte réflexif, elles en sont extraites.

Des **définitions** spécifient le sens donné aux termes-clé.

Des **extraits d'entretiens** sont présentés sous la forme de notes de bas de page, se référant au contenu du texte réflexif, dont ils sont à l'origine.

Les **tableaux et figures** sont produits par l'auteur, à l'exception de ceux dont la source est précisée.

FINANCEMENT DE LA RECHERCHE

Cette thèse de doctorat est financée par le Fonds National Suisse, dans le cadre d'une recherche de type Sinergia.

Initié en janvier 2014, le projet PostCarWorld (PCW) a pour objectif premier de présenter une simulation d'un système de mobilité post-automobile (Lévy 2015). La question principale est la suivante : *what if a Post Car World?* Basés à Zurich, Lausanne et Lugano, six laboratoires sont impliqués. Géographes, ingénieurs transport, urbanistes, économistes, sociologues et architectes cherchent à évaluer à quel point notre monde est structuré par la voiture (Dalençon et Poncet 2015).

Cette recherche pluridisciplinaire est née de l'observation, en Suisse et ailleurs, d'indices témoignant d'un désintérêt grandissant envers l'auto-solisme (conduire seul, dans une voiture individuelle dont on est le propriétaire). Les membres de l'équipe de chercheurs tentent d'envisager un futur où la place de l'automobile continuerait de perdre de l'importance. Plusieurs scénarios d'abandon de la voiture sont développés, dont le plus extrême serait un abandon total à la fois pour les déplacements d'humains et le transport de marchandises (tabl. 1).

TABEAU 1

Les scénarios de *Post Car World* et les équipes qui les abordent. D'après le plan de recherche Sinergia PostCarWorld, 2013

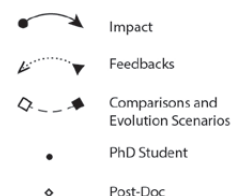
	MOBILITÉ HUMAINE SEULEMENT	MOBILITÉ HUMAINE ET FRÊT
ZONES À HAUTE DENSITÉ SEULEMENT	Scénario 1	Scénario 2
PROJETS ASSOCIÉS	Sous-projet A, B	Sous-projet A, B
TOUTES ZONES	Scénario 3	Scénario 4
PROJETS ASSOCIÉS	Sous-projet A, C	Sous-projet A, C

Se pose alors la question de l'évolution de la mobilité, mais aussi des modes de vie, dans un monde où la voiture tiendrait une place de moins en moins importante. Quelles seraient les conséquences d'un tel changement? Comment les anticiper? Pour y répondre, le projet PCW est divisé en trois sous-projets (A, B et C), qui font chacun appel respectivement aux sciences sociales, à l'ingénierie du transport et à l'urbanisme. L'organigramme détaillé (fig. 1) illustre les interactions prévues au début du projet. On peut également y lire le contenu de chaque sous-projet.

FIGURE 1

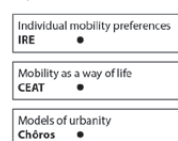
Organigramme détaillé du projet de recherche *Post-CarWorld*. D'après le plan de recherche Sinergia Post-CarWorld, 2013

Légende



Sub-Project A - Demand

Expectations for a Post-Car World (Actors)



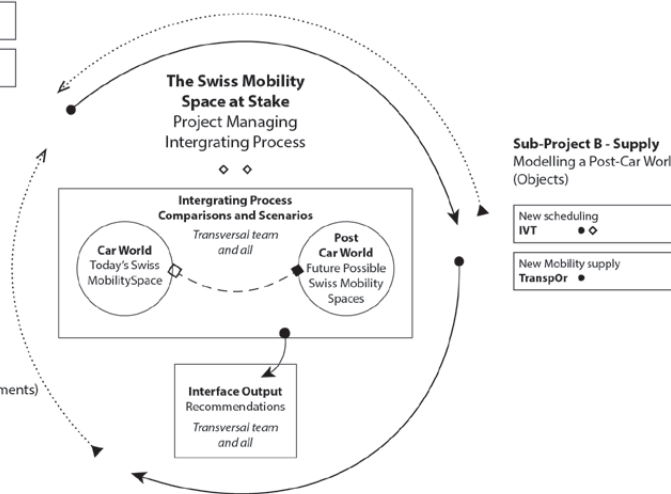
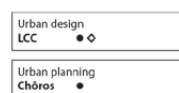
Sub-Project B - Supply

Modelling a Post-Car World (Objects)



Sub-Project C - Consequences

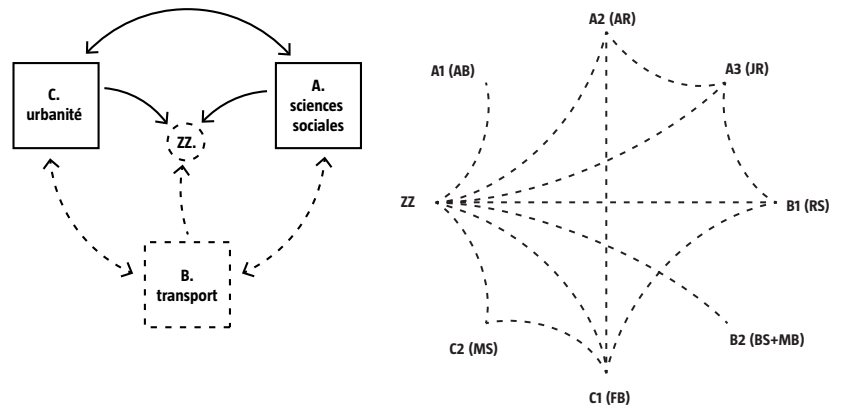
Configuring a Post-Car World (Environments)



Le tableau 1 précise sur quels scénarios travaille chaque équipe. Une équipe nommée ZZ coordonne le projet. Dans l’organigramme simplifié (fig. 2) les lignes continues correspondent aux emplacements où je me situe dans le système.

FIGURE 2 (À GAUCHE)
Organigramme simplifié
du projet PCW

FIGURE 3 (À DROITE)
Interactions effectives entre
les sous-projets



Le sous-projet A est consacré aux attentes des habitants de la Suisse en termes de mobilité. Il est divisé en trois entités, correspondant chacune à un doctorant et son équipe encadrante (tabl. 2). L’enjeu commun est de mieux connaître la place que tient la voiture dans les pratiques et projections des habitants.

TABLEAU 2
Les trois entités du sous-projet A

RÉF	NOM DU DOCUMENT	FORMATION	DISCIPLINE (-S) DE LA THÈSE	LABORATOIRE, UNIVERSITÉ	DIRECTION DE LA THÈSE
A1	Antonio Boriello	statisticien	sciences sociales (économie)	IRE, USI, Lugano	Prof. Rico Maggi (économiste)
A2	Alexandre Rigal	sociologue	sciences sociales (sociologie)	LaSUR, EPFL, Lausanne	Prof. Vincent Kaufmann (sociologue) et Dr Jérôme Chenal (architecte-urbaniste)
A3	Jade Rudler	architecte	sciences sociales (sociologie) et urbanisme	Chôros, EPFL, Lausanne	Prof. Jacques Lévy (géographe) et Dre Monique Ruzicka-Rossier (architecte-urbaniste)

Les entités A2 et A3 partent des relations qu’établissent les acteurs avec leur territoire. Dans ce contexte, mon travail vise à comprendre quels sont les blocages à un changement de pratiques. De là, il devient concevable d’imaginer des leviers d’action pour faciliter une cohabitation plus équilibrée – ou du moins plus représentative des pratiques – entre les différents moyens de transport utilisés. Mené dans le cadre du sous-projet A et en interaction avec le sous-projet C, mon travail de recherche se situe à la croisée des sciences sociales et de l’urbanisme. Il est focalisé sur les conditions de réalisation d’un monde où la voiture ne tiendrait plus la place centrale d’aujourd’hui dans les mobilités personnelles. Autrement dit, est-ce que les habitants de Suisse ont envie de se passer de voiture ? À quelles conditions ? Qu’est-ce qui les en empêche ? Le choix d’étudier les futurs d’un territoire du point de vue de la mobilité me permet d’intégrer mon travail au projet PCW et m’aide, dans le même temps à développer des outils d’accompagnement du processus d’évolution d’un territoire, afin qu’il réponde aux attentes des usagers en même temps qu’à des enjeux de société.

Le sous-projet B aborde le sujet sous un aspect technique. L’entité B1 est composée de Milos Balac (MB) et de Basil Schmid (BS), tous deux doctorants du laboratoire IVT (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme) de l’EPFZ (École Polytechnique Fédérale de Zurich), dirigé par le Prof. Kay Axhausen (qui est aussi leur directeur de

thèse). L'entité B2 est composée du post-doctorant Ricardo Scarinci (RS), du laboratoire Transp-Or (Transport and Mobility Laboratory), dirigé par le Prof. Michel Bierlaire.

Au sein du sous-projet C, des architectes-urbanistes du LabU (laboratoire d'Urbanisme, EPFL) réfléchissent à la réversibilité de territoires organisés pour la voiture individuelle, avec un focus sur l'arc lémanique. Quels modes de vie sont possibles ? Quelles pratiques peuvent émerger ? Farzaneh Bahrami (FB), doctorante, s'intéresse à l'évolution de la place de la voiture dans la société, en particulier de la critique de ce mode de transport, qui serait apparue quasiment en même temps que son invention. Matthew Skonsberg (MS) réalise également une thèse dans le cadre du sous-projet C. La Dre Elena Cogato-Lanza encadre ces deux thèses. Avec Farzaneh Bahrami et Simon Berger, ils ont coordonné durant deux années consécutives une unité d'enseignement intitulée UE-J *On the Road. Toward a post-car Leman city* sur la problématique d'une vie sans voiture dans des espaces où la dépendance à la voiture est aujourd'hui manifeste. Ils ont guidé des étudiants en Master en architecture dans la conception de scénarios correspondant à des évolutions possibles de l'arc lémanique. Les propositions allaient du *master-plan* à des reconfigurations des modes de vie des habitants. Une partie du terrain de ma thèse a été réalisée en collaboration avec le sous-projet C. En décembre 2015, après avoir travaillé pendant un semestre à des visions de l'arc lémanique sans voiture, les étudiants de l'UE On the Road les ont présentées à huit personnes vivant dans ce territoire, dans le cadre d'un entretien de groupe que j'ai organisé et mené avec ma codirectrice de thèse, Monique Ruzicka-Rossier.

Les interactions effectives entre sous-projets ne correspondent pas exactement à celles qui étaient prévues initialement. Les différentes collaborations qui ont eu lieu pendant les trois premières années du projet sont illustrées dans la figure 3.

¹ URL : postcarworld.com

Les résultats des travaux respectifs sont rassemblés sur un site internet, qui donne à voir la diversité des approches de la question d'un futur post-voiture¹. J'écris volontairement *post-voiture* au singulier, pour parler d'un monde où la voiture n'a pas disparu totalement, mais où elle n'est plus l'élément structurant de la société qu'elle est aujourd'hui. Pour mieux définir cette intention du projet, son titre a changé : de *PostCarWorld*, il est devenu *BeyondCarSociety*.

LISTE DES FIGURES

Toutes les figures sont réalisées par l’auteur, sauf mention contraire.

1.	Organigramme détaillé du projet de recherche <i>PostCarWorld</i> . D’après le plan de recherche Sinergia PostCarWorld, 2013	17
2.	Organigramme simplifié du projet PCW	18
3.	Interactions effectives entre les sous-projets	18
0.1.	La place de la République, au centre-ville de Lisieux (France). Territoires Pionniers, 2016	32
0.2.	L’autoroute urbaine de Minhocao, à Sao Paulo (Brésil). Christopher Pillitz	36
0.3.	Structure de la thèse	43
1.1.	Tous les moyens sont bons. Karen Ichters in : magazine des TL (Transports Lausannois) n° 11, juin 2016	47
1.2.	Calendrier des étapes de la méthodologie de la partie I	49
1.3.	Répartition modale du transport de personnes, en 2011 sur le territoire suisse. OFS 2013, p. 47, graphique G 7.3	52
1.4.	Prestations de transport du trafic routier motorisé privé, de 1970 à 2011 sur le territoire suisse. OFS 2013, p. 47, graphique G 7.4	53
1.5.	Ampleur des embouteillages sur le réseau des routes nationales, de 1995 à 2011 sur le territoire suisse. OFS 2013, graphique G 6.10	53
1.6.	Drive. Andrew Bush in : Bush et al. 2008.	56
1.7.	Le cercle vicieux de la dépendance automobile. Vivre en ville 2014. Consulté le 29 octobre 2015. URL : http://collectivites-viables.org/articles/dependance-a-l-automobile/	60
1.8.	Possession du permis de conduire, en 1994 et 2010. OFS 2012, p. 92, graphique G 8.4.1	62
1.9.	Possession de permis et d’abonnements et distance journalière moyenne en fonction de l’âge (1994 à 2010). OFS 2012, p. 94, graphique G 8.5.1	62
1.10.	Comment rendre les transports publics plus attrayants pour vous ? OFS 2012, p. 108, graphique G 11.3.1	64
2.1.	Répartition de l’échantillonnage	83
2.2.	Situation des lieux de résidence et de travail des participants habitant l’agglomération zurichoise, selon la qualité de desserte en transport en commun. D’après une carte du guichet cartographique de la Confédération suisse (https://map.geo.admin.ch)	83
2.3.	Situation des lieux de résidence et de travail des participants habitant l’arc lémanique, selon la qualité de desserte en transport en commun. D’après une carte du guichet cartographique de la Confédération suisse (https://map.geo.admin.ch)	83
2.4.	Capture d’écran du logiciel Atlas.ti	85
2.5.	Disposition de la première phase du <i>focus group</i>	101
2.6.	Périmètre de travail des étudiants et d’habitation des participants	104
2.7.	Vues du périmètre d’étude, entre champs, zones villas, forêts et zones commerciales. D’après <i>Google street view</i> , consulté le 30.03.2017	104
2.8.	Image d’intention du scénario 1a	105
2.9.	<i>Master Plan</i> du scénario 1a	105
2.10.	Vision aérienne du scénario 1a	105
2.11.	Zone résidentielle accessible en train	106
2.12.	Transport de la production agricole par voie ferroviaire	106

2.13.	Berges aménagées	106
2.14.	Schéma d'intention du scénario 1b	106
2.15.	<i>Master plan</i> et croquis du scénario 1b	107
2.16.	Plans de la ligne de train à grande vitesse et d'une ligne desservant les arrêts intermédiaires	107
2.17.	Cadrage l'autoroute et les lignes de transport reliant les villages alentours : zone dense de l'Avenue Territoriale	108
2.18.	Cadrage l'autoroute et les lignes de transport reliant les villages alentours : zone peu dense de l'Avenue Territoriale	108
2.19.	Image d'intention du scénario 2	108
2.20.	Organisation territoriale du scénario 2	109
2.21.	Schéma d'intention du scénario 3a	110
2.22.	<i>Master plan</i> du scénario 3a	110
2.23.	Le tram-train	110
2.24.	Schéma d'intention du scénario 3b	110
2.25.	L'arc lémanique, une ville cellulaire	111
2.26.	Plan du métro	111
2.27.	Le tram-train entre deux quartiers	111
2.28.	Le tram-train dans un quartier	111
2.29.	Disposition du <i>focus group</i> pendant la phase 2	112
2.30.	Scénarios dans lesquels les participants s'imaginent vivre	113
2.31.	« Aspirez-vous à davantage de lien social ? »	115
2.32.	« Aimeriez-vous vivre dans le scénario 2 ? »	115
2.33.	« Pensez-vous que la tendance est à une diminution des déplacements ? »	115
3.1.	Une paroi rocheuse. Solange Belon, Escalade aux Gorges du Dailley, 16 juin 2013 in : Flickr, consulté le 26 mars 2017. URL : https://www.flickr.com/photos/solangebelon/	121
3.2.	Les trois éléments indispensables à la transformation d'un relief en prise	127
3.3.	Un relief, plusieurs fonctions potentielles	129
3.4.	L'affordance, un potentiel doublement instable	133
3.5.	Trois interprétations de l'environnement. Rapoport 2003, p. 45, figure 12	134
3.6.	Du relief à la prise	135
3.7.	Étapes de formation d'une prise	135
3.8.	<i>Unpleasant design</i> . Rory Hyde, Friendly bench, 31 juillet 2009 in : Flickr, consulté le 26 mars 2017. URL : www.flickr.com/photos/roryrory	139
3.9.	Exemples de détournements. Bangalore, Inde. 20 février 2015	144
3.10.	Proposition des aménageurs, interprétation des usagers. Razemon 2017. URL : http://transports.blog.lemonde.fr/2017/01/15/ligne-desir-pieton/	144
3.11.	Quelques étapes d'un processus de négociation entre habitants et professionnels de l'aménagement. Unil-Mouline, Lausanne 2016	145
3.12.	Processus de révélation d'une invite	146
3.13.	De l'idée à l'invite	147
3.14.	Mobilité familiale et nouvelle territorialité in : Dupuy 1991	149
3.15.	L'invite, un espace de rencontre	153
4.1.	<i>A small thought on a big wall</i> . Thomas Lomme, Ghent 2015 URL : www.intrastructures.net , consulté le 12.04.2017	157
4.2.	Calendrier des étapes de la méthodologie de la partie III	159
4.3.	Aménagements <i>papillon</i> , <i>fourmi</i> , <i>cigale</i> , <i>caméléon</i> . Perspectives d'action. D'après Chabot 2013	164
4.4.	Un aménagement <i>fourmi</i> . Times Square, New York City, USA. URL : http://www.urb-i.com/new-york , consulté le 26 mars 2017	165

4.5.	Un aménagement <i>caméléon</i> à Zurich. <i>Google maps</i> , Büllingerplatz, Zurich, consulté le 8 décembre 2016 et prospectus des Flâneurs d'Or 2017, Mobilité piétonne suisse	165
4.6.	Un samedi à Bologne, Italie. Les routes, ouvertes à la circulation automobile six jours par semaine, accueillent chaque samedi une multitude d'autres activités.	166
4.7.	Situation des deux cas d'étude	168
4.8.	Le projet Léman 2030, agrandissement du nombre et de la longueur des quais. CFF	168
4.9.	Zones d'intervention du projet Pôle Gare. Pôle Gare. URL : http://pole-gare.ch	169
4.10.	Périmètre de la future place des Saugettes. D'après le guichet cartographique de la Ville de Lausanne	169
4.11.	Processus d'obtention des autorisations pour intervenir dans l'espace public	172
4.12.	Jeux d'acteurs en amont de la semaine	173
4.13.	Installation du projet <i>Signalétique</i>	174
4.14.	Construction de la <i>Salle d'attente délocalisée</i>	174
4.15.	Construction du projet <i>Assis au bout de la ficelle</i>	175
4.16.	Construction du projet <i>Hexagonia</i>	175
4.17.	Le projet <i>Signalétique</i>	176
4.18.	Le projet <i>Assis au bout de la ficelle</i>	176
4.19.	Le projet <i>Hexagonia</i>	176
4.20.	Le projet <i>Salle d'attente délocalisée</i>	177
4.21.	Image de la place de Renens Gare Sud après réalisation du projet Rayon Vert. Farra et Zomboulakis	181
4.22.	Les observations des étudiants sont rassemblées sur un même support	183
4.23.	Effacement des passages piétons	183
4.24.	Essai d'implantation du nouveau mobilier	184
4.25.	Marquage au sol	184
4.26.	Conception du système constructif	184
4.27.	Visite guidée	184
4.28.	Inauguration	184
4.29.	Avant et après le workshop	186
4.30.	Comptage et vitesses des véhicules motorisés ayant traversé la place de la Gare le 8 septembre 2017. Mesures prises dans les deux sens de circulation, recensées par la police de l'Ouest lausannois.	187
4.31.	Périmètres de la ZdR en mai et octobre 2017. Ville de Renens	189
5.1.	Des étapes du processus de transformation de la place de la Gare Sud, Renens (VD)	206
5.2.	L'escalier devient table de banquet. Collectif <i>Transmission</i> , 7 mai 2015, Lausanne	210
6.1.	Les trois questions de recherche qui ont guidé la thèse	220
6.2.	Modifications directes et indirectes de l'espace public par les habitants	224
6.3.	Les détours qui constituent la thèse	229

LISTE DES TABLEAUX

Tous les tableaux sont réalisés par l’auteur, sauf mention contraire.

1.	Les scénarios de Post Car World et les équipes qui les abordent. D'après le plan de recherche Sinergia PostCarWorld, 2013	17
2.	Les trois entités du sous-projet A	18
0.1.	Vue générale des étapes de la méthodologie	40
0.2.	Composition de la thèse	44
1.1.	Composition de la partie I	49
1.2.	Possession de véhicules par ménage, de 1994 à 2010. OFS 2012, p. 92, tableau T 8.4.1	61
1.3.	Critères et freins à l’usage des modes de transport. D'après Rocci 2007, p. 513	66
1.4.	Pistes et cahier des charges pour une mobilité plus libre et plus durable. D'après Wachter 2010, p. 196	69
1.5.	Participants aux entretiens exploratoires	71
2.1.	Les principaux groupes de codes et leurs contenus	85
2.2.	Déroulement du <i>focus group</i>	102
2.3.	Composition de l’échantillon de participants au <i>focus group</i>	102
2.4.	Cinq scénarios répartis en trois visions	104
2.5.	Nombre de citations d'habitants par scénario	105
2.6.	Dissensus sur la viabilité économique des scénarios	113
2.7.	Deux modèles émergent	115
3.1.	Composition de la partie II	123
3.2.	Tableau comparatif des discontinuités et des points problématiques que peuvent rencontrer les habitants dans leur parcours de mobilité. OFROU 2015, p. 37, fig.11	140
4.1.	Composition de la partie III	159
4.2.	Les acteurs du premier cas d’étude	171
4.3.	Les projets du premier cas d’étude	174
4.4.	Les invités au débat final du deuxième workshop	187
5.1.	Un glissement entre deux urbanismes	195
5.2.	Deux époques de l’action urbaine. Lévy 2015a	196
6.1.	Deux rapports à la mobilité, deux anticipations de son évolution	221
6.2.	Deux rapports à la voiture et leurs conséquences sur le rapport à l’espace public	223
6.3.	Distinction entre habitants et professionnels de l’aménagement	225
7.1.	Légende du tableau 7.2.	238
7.2.	Liste des personnes interrogées et caractéristiques	240

LISTE DES SYMBOLES

AG	Abonnement Général
AR	Section Architecture
ATE	Association Transports et Environnement
CO	Chantier Ouvert
CFF	Chemins de Fer Fédéraux
CNRTL	Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales
ENAC	Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit
EP	Espace Public
EPFL	École Polytechnique Fédérale de Lausanne
GC	Section Génie-Civil
LAT	Loi sur l'Aménagement du Territoire
LEB	Lausanne-Echallens-Bercher
MI	Micro-Intervention(-s)
OFS	Office Fédéral de la Statistique
PCW	Post Car World
PolCom	Police du Commerce
RC	Assurance Responsabilité Civile
RPS	Remix Public Space
SDOL	Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois
SIE	Section Sciences et Ingénierie de l'Environnement
TCS	Touring Club Suisse
TIM	Transport Individuel Motorisé
TL	Transports Lausannois
TC	Transport en Commun
TSOL	Tramway du Sud-Ouest Lausannois
ZdR	Zone de rencontre
ZdRt	Zone de rencontre temporaire

LISTE DES DÉFINITIONS

Espace public	33
Attente	33
Pratique habitante	34
Urbanisme	35
Habiter	35
Mobilité	54
Mode de vie	55
Fait social total	56
Concordancier	86
Affordance	128
Environnement	128
Virtualité	136
Professionnels de l'aménagement	141
Parcours	148
Entre-deux	150
Zone de rencontre	180
Espace vécu	203
Test	203
Préfiguration	203
Chantier OUvert	204
Itératif	204
Micro-intervention	207
Potentiel d'un espace	212

INTRODUCTION

	CONSTAT :	34
	L'ESPACE PUBLIC EST APPAUVRI PAR LA PRÉSENCE DE LA VOITURE	
	CONSTAT :	34
	UN NOUVEL URBANISME (RE)DONNE À L'ESPACE PUBLIC LE STATUT DE LIEU D'ÉCHANGES	
	QUESTIONS ET HYPOTHÈSES :	36
	QUEL EST LE RÔLE DE CET URBANISME ÉMERGENT VIS-À-VIS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ?	
Q.1.	QUELLES SONT LES PRATIQUES DE MOBILITÉ ATTENDUES PAR LES HABITANTS DE SUISSE ?	37
H.2.	LES PRATIQUES ATTENDUES PAR LES HABITANTS DÉPENDENT DE L'OFFRE QU'ILS PERÇOIVENT.	37
Q.2.	QUEL EST LE RÔLE DE L'ESPACE PUBLIC DANS LA RÉALISATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ?	37
H.2.	LES PRATIQUES DE MOBILITÉ SONT DÉFINIES PAR L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC.	37
Q.3.	QUEL MODE OPÉRATOIRE EST CAPABLE DE FAIRE ÉMERGER DES PROPOSITIONS RÉPONDANT AUX ATTENTES ?	37
H.3.	L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX RÉVÈLE LES ATTENTES DES HABITANTS.	38
	PÉRIMÈTRE DE RECHERCHE :	38
	L'ESPACE PUBLIC EN SUISSE, SUPPORT DE DÉPLACEMENTS ET D'ACTIONS CONCRÈTES ET COLLECTIVES	
	MÉTHODOLOGIE :	39
	INTERROGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ POUR FAIRE ÉMERGER DES ATTENTES	
	UN TERRAIN EN SUISSE	41
	DES ENQUÊTES QUALITATIVES	41
	UNE RECHERCHE THÉORIQUE	42
	DES EXPÉRIMENTATIONS <i>IN SITU</i>	42
	PLAN DE LA THÈSE :	42
	DES SCIENCES SOCIALES À L'URBANISME	

L'espace public (EP) est le lieu où les échanges les plus diversifiés peuvent prendre place. En cela, c'est l'espace où se crée et où existe la société. Lorsque l'espace public est réduit à la fonction de lieu de circulation, en particulier lorsque les véhicules motorisés sont omniprésents, les échanges sont rares et pauvres et cela a un effet néfaste sur la société.

FIGURE 0.1.

La place de la République, au centre-ville de Lisieux (France). Territoires Pionniers, 2016



En réaction à ce phénomène, depuis une dizaine d'années, de plus en plus de professionnels de l'aménagement, architectes, urbanistes, paysagistes, mettent en oeuvre de nouveaux modes opérationnels, de nouveaux outils pour (re)donner à l'EP le statut de lieu de rencontres et d'échanges. Si elles visent toutes à réinvestir l'EP, les approches ne sont pas standardisées, elles sont réinventées dans chaque contexte, en fonction des enjeux et des acteurs impliqués.

Ce nouvel urbanisme peut-il aussi agir sur la fonction « circulation » de l'EP ? Peut-il lier aménagement de l'EP et gestion de la mobilité ? La mobilité pourrait-elle alors aussi faire société ?

Parce qu'elles sont issues de l'interaction entre les habitants et l'EP, nous opérons une entrée par les pratiques de mobilité. De quoi ces pratiques dépendent-elles ? Selon quels critères les habitants les choisissent-ils ? Dans quelle mesure sont-elles influencées par l'EP ? Et quels sont les moyens d'action des urbanistes pour accompagner la réalisation des pratiques attendues par les habitants ?

Une revue de littérature et des discours d'habitants de Suisse vont donner de premiers éléments de réponse à ces questions. Le dialogue et le test dans des espaces publics lausannois compléteront le cadre empirique de cette thèse.

Société

Le sociologue Norbert Elias présente les notions d'individus et de société comme indissociables. Il comble ainsi les lacunes entre les conceptions de la société, vue soit comme « une simple somme, la juxtaposition additive et par là même instructurée de nombreux êtres humains isolés, soit comme un objet existant au-delà de l'être humain isolé, d'une manière qu'on ne saurait expliquer très précisément » (1987/1991, p. 31). J'emprunte à Elias la définition de la société comme « une forme de vie collective permettant une meilleure harmonie entre les besoins personnels et les inclinations de chaque individu d'un côté et de l'autre, la satisfaction de toutes les exigences qu'impose à l'individu la coopération d'une multitude d'individus, l'entretien et le fonctionnement de la totalité sociale » (1987/1991, p. 43). La société d'individus reconnaît à la fois les intérêts individuels et l'intérêt général.

Espace public (EP)

L'EP fait l'objet de définitions diverses et parfois contradictoires selon les disciplines et domaines de connaissance. En philosophie, le terme d'EP signifie le lieu d'expression, l'agora, le débat démocratique. C'est l'espace d'émergence de la raison. Arendt parle de « sphère publique », qu'elle définit à la fois comme le lieu de légitimation du politique, le fondement de la communauté politique et une scène d'apparition du politique (1958/2009). Il s'agit de l'*Offentlichkeit* en allemand. L'*Offentlichraum* fait partie de la sphère publique, c'est l'EP dans le sens du lieu. Le projet de recherche Dialogos a défini l'EP comme un bien public. C'est un espace d'impropriété, propriété de nombreux acteurs dans l'usage (Mauron 2016). Il met chacun à égalité avec l'autre (ibid.). L'EP comporte une part de gratuité immédiate, proposée tacitement à tous et accessible à tous. C'est un bien public, « un bien dont chacun est appelé à bénéficier, mais qui ne peut faire l'objet d'un partage : on n'en jouit que parce qu'il est la chose de tous » (De Benoist et Gauthier 2014). Dans l'EP se construit un projet de société, non réductible à la démocratie institutionnelle, mais relevant d'une responsabilité individuelle face au bien public. Une des conséquences majeures de cette conception de l'EP est la production de la société civile par l'EP. En sciences sociales, les EP constituent un phénomène sociologique de rencontres, d'échanges entre les différents acteurs urbains. Ce concept d'EP prend en compte les manières de vivre ensemble en milieu urbain ainsi que la mise en scène du « public ». Ce type d'EP constitue le miroir des comportements des citoyens contemporains en matière de sociabilité (Mauron 2016). Parce qu'il est un lieu de rencontre et de confrontation à l'altérité, l'EP peut être un lieu de conflits, et il est aujourd'hui redécouvert comme lieu de cohésion sociale et urbaine (Declève et al. 2002, p. 72). L'EP est un actant capable d'agir sur la société et de la transformer. Il façonne une certaine forme de politique : la civilité, qui réinvente à sa façon l'être-ensemble à chaque interaction (Mauron 2016). Mais à son tour, l'EP doit être légitimé par l'action politique et en être une construction volontaire. Avec l'EP, on ne peut plus dissocier la ville de la cité, l'urbs de la civitas (ibid.). La « citadinité » ne va pas sans une part de citoyenneté (ibid.). En cela, l'EP a du pouvoir sur la société, et vice-versa. Dans ce travail, la notion d'espace public est également prise au sens urbanistique : les rues, les places, les parcs sont des espaces publics. Dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme, l'EP distingue le domaine privé du domaine public. En urbanisme, il est reconnu que l'EP est un lieu où se côtoient et se confrontent différentes fonctions – transit, circulation, commerce, flânerie, repos, représentation – différents modes de déplacements ; différents niveaux – celui de la chaussée, ceux qui se situent au-dessus ou en dessous ; différentes échelles (proximité, quartier, ville) ; plusieurs réseaux, vitesses... (ibid.).

Attente

Tout au long de ce travail, la notion d'attente désignera les aspirations des habitants, qui comprennent leurs besoins et leurs envies. L'attente est virtuelle, elle engendre des pratiques.

Comportement *réalisé* par un individu, la pratique habitante implique de faire un choix, d'arbitrer entre différentes attentes.

¹ Informations récoltées dans le cadre d'une résidence d'architectes de six semaines à Lisieux, menée avec Alice Chénais et Oscar Gentil entre juin et octobre 2017, et dont l'objectif était d'aider les habitants et la municipalité à voir la place de la République comme étant davantage qu'un parking, cela en faisant émerger de nouvelles utilisations possible de cet espace.

CONSTAT : L'ESPACE PUBLIC EST APPAUVRI PAR LA PRÉSENCE DE LA VOITURE

« C'est un parking ! » Voici la réaction d'enfants de l'école primaire adjacente à la place de la République à Lisieux (fig. 0.1.), lorsque nous leur posons la question de ce qu'est, pour eux, un EP¹. Au lieu de voir un espace où se construit la société, ils perçoivent l'EP comme réservé à l'automobile. Et pour cause : dans l'environnement de ces enfants, la grande majorité des espaces extérieurs est dédiée à la circulation ou au stationnement de véhicules motorisés. Les espaces publics sont mis au service des conducteurs, ne laissant que peu de place à d'autres utilisateurs.

Malgré la prédominance de la voiture, la place de la République de Lisieux (traversée par six routes et qui accueille environ 500 places de stationnement) rassemble des caractéristiques d'un EP : c'est un espace non bâti dans un environnement bâti, qui comporte une diversité fonctionnelle avec deux écoles, une médiathèque, un journal local et de nombreux commerces et logements ; ses dimensions et sa disposition rendent possible l'accueil du marché hebdomadaire et d'autres événements ponctuels. Ces critères suffisent-ils à en faire un EP ? Le stationnement de véhicules est une forme de privatisation de l'EP, qui n'autorise alors aucune autre utilisation. La chaussée, pour laisser le passage à tout potentiel véhicule, ne doit jamais être encombrée. Ainsi, même en l'absence de voitures, il est interdit de l'occuper autrement que pour s'y déplacer. La qualité d'EP de cette place est donc affectée par la présence à la fois actuelle et virtuelle de la voiture.

Le cas de Lisieux est loin d'être isolé. En Europe, en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde, au cours des soixante dernières années, la priorité a été accordée au trafic motorisé, à tel point que certains lieux ne sont aujourd'hui accessibles qu'en voiture (centres commerciaux en périphérie des villes, zones industrielles ou artisanales, etc.). La mobilité structure l'EP, qui n'a pas le statut de lieu de séjour en tant que tel, mais est devenu un espace à traverser le plus efficacement possible pour connecter deux lieux de vie. Si la voiture a pour ambition d'augmenter le champ des possibles de ceux qui en possèdent une, elle est responsable de l'appauvrissement fonctionnel de l'EP. Les personnes ne conduisant pas de véhicule n'ont pas de place dans ces lieux qui perdent alors la qualité d'espaces accessibles à tous. Cela creuse l'inégalité entre les personnes ayant accès à un véhicule et les autres qui n'ont guère les moyens physiques ou financiers d'en disposer. De pair avec cette vision techniciste de l'espace de la société, des politiques publiques de restriction de la diversité des usages (vie nocturne annihilée, activité commerciale interdite, etc.) ont produit des espaces où les pratiques sont encadrées, des espaces difficiles à s'approprier. L'EP est potentiellement le lieu des échanges les plus diversifiés, et l'omniprésence des véhicules motorisés entrave les dynamiques économiques et sociales formées par ces échanges.

CONSTAT : UN NOUVEL URBANISME (RE)DONNE À L'ESPACE PUBLIC LE STATUT DE LIEU D'ÉCHANGES

« Si les architectes intègrent dans leurs projets des incitations à s'approprier l'espace, les habitants seront plus enclins à étendre leur sphère d'influence en direction du domaine public. » Hertzberger 1991/2010, p. 60

Urbanisme

« L'urbanisme, conçu comme ensemble d'actions visant à créer de l'urbanité, consiste à rendre public un espace et à faire, plus généralement, de l'espace un bien public » (Lévy 2015a, p. 398). Cette définition d'un urbanisme ayant pour vocation d'œuvrer pour l'intérêt général est celle que nous emploierons dans ce travail. Je considère l'urbanisme comme une pratique à laquelle s'appliquent des concepts et qui aide à en formuler. Elle est mise en œuvre par différents corps de métiers : les professionnels de l'urbanisme sont des architectes, des ingénieurs, des économistes, des sociologues, des géographes (Lévy et Lussault 2013, p. 1050), dont le rôle peut être de planifier des portions de territoire, de fabriquer des connexions entre acteurs (Healey 1992 in Lévy et Lussault 2013, p. 1051), ou encore de chercher à comprendre les mécanismes de fabrication de la ville.

Habiter

Processus d'ajustement réciproque entre espace et spatialité (Lévy et Lussault 2013, p. 480). Dans cette thèse, nous comprenons l'habiter au sens Heideggerien, qui dépasse le fait de résider. On est habitant à un moment donné et dans un lieu donné, il y a donc une singularité dans l'action d'habiter. Les habitants sont des acteurs, ils transforment l'espace par leur présence. Ils ont une marge d'action sur l'environnement, qu'ils interprètent ou modifient. Les habitants peuvent « servir d'instruments efficaces d'appréhension à la fois de l'organisation de l'espace des sociétés et de la spatialité, c'est-à-dire du rapport des individus à l'environnement que constitue l'espace » (Lussault in : Lévy et Lussault 2013, p. 475).

Les professionnels de l'aménagement ont des moyens d'action sur le statut de l'EP. Avec les décideurs, ils agissent au-delà de leurs intérêts individuels : ils croisent des enjeux de différentes échelles spatiales et temporelles, défendent l'intérêt général et représentent les individus qui ne sont pas encore présents. Face au constat d'un EP appauvri par la présence de l'automobile, des professionnels de l'aménagement cherchent à dépasser les postures classiques de leurs disciplines et testent de nouvelles formes de réponses. Par les modifications qu'ils opèrent dans l'EP, ils donnent aux habitants une marge de manœuvre pour y réaliser des pratiques qui n'y sont pas possibles aujourd'hui.

De plus en plus d'exemples attestent d'un enthousiasme à ce que l'EP dépasse le rôle d'espace de circulation. Aux quatre coins de la planète, des mesures sont prises pour mieux équilibrer le partage de l'EP entre ses différents usagers. Des politiques publiques visent à réduire, ou au moins à maîtriser les flux automobiles en ville (Kaufmann 2008) : des places et rues passent à un régime de circulation plus lent, d'autres (re)deviennent piétonnes. En parallèle, les initiatives se multiplient pour activer des lieux délaissés, animer des rues et des places, à plus ou moins long terme. Des infrastructures routières sont réinterprétées, comme à Sao Paulo, où une autoroute urbaine est fermée à la circulation automobile les soirs et week-ends, rendant possible la réalisation d'une multitude de pratiques habitantes (fig. 0.2.). Ces nouvelles approches changent la ville, sans bâtir ni détruire (Lévy 2016).

Convoquant un large éventail de disciplines et de pratiques, telles que le paysage, l'architecture, le design, le graphisme, la sociologie, la géographie, l'animation socio-culturelle ou encore l'événementiel, les démarches de ces professionnels s'inscrivent dans une tendance aux multiples dénominations : urbanisme tactique, acupuncture

² Bruit du frigo, fondé en 1997, Raumlabor en 1999, Coloco en 2000, Exzyzt en 2002 font partie des organisations qui ont contribué à faire exister et à définir cet urbanisme émergent. En France, depuis 2016, le Permis de faire initié par l'architecte Patrick Bouchain, article 88 de la loi française Création, architecture, patrimoine, autorise les architectes à déroger à certaines règles d'urbanisme à titre expérimental.

FIGURE 0.2.
L'autoroute urbaine de
Minhocao, à Sao Paulo (Brésil)
Christopher Pillitz



À l'instar des moyens d'action qu'il préconise, ce nouvel urbanisme ne s'impose pas, il s'inscrit dans les structures existantes pour (y) opérer une transformation progressive. Il reconnaît à l'EP son caractère fluctuant, en perpétuel mouvement. Expérimenter, ajuster, adapter, continuellement : plutôt que de viser un résultat, la pratique se situe dans le processus, pour toujours questionner et améliorer ce qui est réalisé et réalisable. Ainsi, le processus ne produit ni un consensus ni un compromis, mais une *matière à débattre*.

Inscrit dans cette tendance émergente, un mode opératoire se démarque par sa capacité à rendre possibles des pratiques jusqu'alors non exprimées par les habitants. En occupant la friche temporelle (Chabot 2013) située entre l'état présent et un projet de réaménagement, *l'urbanisme de l'entre-deux* améliore immédiatement la qualité de l'EP tout en faisant de l'expérimentation un outil pour la planification urbaine. Sa définition se précisera au fur et à mesure de mon travail de thèse, avec les apports théoriques, empiriques et pragmatiques qui ressortent de ma démarche méthodologique singulière.

QUESTIONS ET HYPOTHÈSES : QUEL EST LE RÔLE DE CET URBANISME ÉMERGENT VIS-À-VIS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ?

Une nouvelle tendance de l'urbanisme vient ajouter la fonction « séjour » à la fonction « circulation » à laquelle l'EP est souvent réduit. Quel est l'impact de cette tendance sur les pratiques de mobilité ? La question de recherche principale vise à mieux comprendre les influences réciproques des pratiques de mobilité et de cet urbanisme émergent. Les moyens d'action mis en œuvre par les urbanistes qui l'appliquent sont autant de pistes pour passer d'un territoire organisé pour les déplacements — et en particulier pour les déplacements en véhicules motorisés — à un territoire au service de la société et des individus.

Q.I QUELLES SONT LES PRATIQUES DE MOBILITÉ ATTENDUES PAR LES HABITANTS DE SUISSE ?

Pour évaluer le rôle de l'urbanisme émergent vis-à-vis des pratiques de mobilité, j'ai d'abord besoin d'identifier les caractéristiques de ces pratiques. Qu'est-ce qui motive les pratiques réalisées ? Quelles pratiques sont souhaitées sans être réalisées ? Dans ces cas, pourquoi y a-t-il un désir de changement et qu'est-ce qui en empêche la concrétisation ? Pour apporter des éléments de réponse à cette première sous-question, je convoque des outils des sciences sociales. Dans un premier temps, je vais effectuer une revue de littérature sur la mobilité, et en particulier sur la question du choix modal, puis j'analyserai des entretiens menés auprès d'experts en mobilité et aménagement du territoire. Enfin, des entretiens semi-directifs menés auprès d'habitants de Suisse compléteront le matériel de recherche.

H.I LES PRATIQUES ATTENDUES PAR LES HABITANTS DÉPENDENT DE L'OFFRE QU'ILS PERÇOIVENT.

En Suisse, l'essor des processus participatifs dans les projets d'aménagement témoigne d'une volonté politique de donner un rôle aux habitants dans la transformation de leurs lieux de vie. Dans ce contexte, il importe d'avoir conscience de la place qui est donnée à ces discours. Les attentes formulées par les habitants dépendent de leur point de vue sur l'environnement. S'ils perçoivent leur environnement différemment qu'à leur habitude, ils y voient de nouvelles possibilités et de là naissent de nouvelles attentes. La confirmation de cette hypothèse inviterait à intégrer cette caractéristique aux approches participatives et aux projets de planification.

Q.II QUEL EST LE RÔLE DE L'ESPACE PUBLIC DANS LA RÉALISATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ ?

Les nouvelles pratiques d'urbanisme opèrent des modifications de l'EP. Pour comprendre en quoi elles affectent la mobilité des habitants, j'ai besoin de connaître l'influence de l'EP sur les pratiques habitantes. Cette deuxième question de recherche vise à clarifier la marge de manœuvre des professionnels de l'aménagement dans la réalisation des pratiques habitantes. Des auteurs issus des domaines de la psychologie et de la philosophie seront sollicités pour établir une grille de lecture des interactions entre les habitants et l'EP. Ici, la construction d'un cadre théorique permettra d'apporter des éléments de réponse à la question.

H.II L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DÉCIDE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ.

L'EP, à travers des dispositions matérielles et de la signalétique, facilite certains comportements et en entrave d'autres. Ainsi, les habitants ne trouvent pas toujours dans l'EP le soutien pour agir comme ils le souhaiteraient. Si cette hypothèse se confirme, cela voudrait dire que des modifications de l'EP favoriseraient la réalisation d'actions qui ne pouvaient pas y prendre place jusqu'ici.

Q.III QUEL MODE OPÉRATOIRE EST CAPABLE DE FAIRE ÉMERGER DES PROPOSITIONS RÉPONDANT AUX ATTENTES DES HABITANTS ?

Les infrastructures conçues dans un contexte où l'automobile tient une place centrale peuvent-elles soutenir les pratiques de mobilité émergentes ? Existe-t-il un moyen d'accompagner une diversification des pratiques de l'EP, tout en préservant sa fonction de support de mobilité ? L'urbanisme peut-il intégrer les attentes des habitants, et en même temps contribuer à faire de l'EP un bien public (Lévy 2015a, p. 398) ?

³ Pratique s'inscrivant dans l'urbanisme émergent définit au début de cette introduction.

Quels sont les moyens d'action des urbanistes pour aménager des espaces publics à même de soutenir des pratiques attendues par les individus, tout en veillant à l'intérêt général ? À travers des expérimentations « grandeur nature » réalisées dans des espaces publics de l'agglomération lausannoise, un mode opératoire issu des tendances émergentes de l'urbanisme va être mis à l'épreuve. Ces mises en situation permettront d'évaluer l'impact de l'urbanisme de l'entre-deux³ sur des pratiques habitantes, dont les pratiques de mobilité.

H.III L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX RÉVÈLE LES ATTENTES DES HABITANTS.

Je suppose que par des modifications légères de l'EP, il est possible d'accueillir une plus grande diversité de pratiques et la réalisation d'attentes qui n'étaient pas exprimées, car entravées. La mise en œuvre de l'urbanisme de l'entre-deux permettrait d'opérer un glissement du regard sur l'EP, pour y percevoir de nouvelles possibilités, sans en modifier l'infrastructure existante. Ce mode opératoire révélerait le potentiel de l'EP, il en démontrerait la résilience. Cette hypothèse est une proposition de réponse à la question principale de recherche.

PÉRIMÈTRE DE RECHERCHE : L'ESPACE PUBLIC EN SUISSE, SUPPORT DE DÉPLACEMENTS ET D'ACTIONS CONCRÈTES ET COLLECTIVES

Le point de vue adopté dans ce travail est celui d'une architecte-urbaniste qui cherche à définir ses moyens d'action pour accompagner un changement sociétal en cours : une transition de la mobilité. L'expression de la mobilité dans l'EP définit le périmètre de cette thèse. Pour étudier l'interaction entre habitant et EP, des apports d'auteurs des domaines de la philosophie et de la psychologie sont convoqués. Des outils de la sociologie m'aident à développer des protocoles et analyses d'enquêtes qualitatives. Enfin, la mise en œuvre de l'urbanisme de l'entre-deux fait appel à la pratique de l'urbanisme opérationnel. Mes univers interprétatifs initiaux (Baribeau 2009, p. 135) sont originaires de ma formation d'architecte et d'une formation en science sociale reçue au sein des écoles doctorales CUSO (Conférence Universitaire de Suisse Occidentale) et EDAR (École Doctorale d'Architecture et sciences de la ville).

Parallèlement à la charge d'assistante-doctorante que j'ai assurée de 2013 à 2017 à l'EPFL, des expériences d'actions dans l'EP développées en équipes pluridisciplinaires ont nourri mes réflexions théoriques. En 2014, j'ai cofondé le collectif *Transmission* avec Lucie Schaeren (artiste, sociologue, formatrice pour adultes), Valérie Niederoest (administratrice culturelle, musicienne) et Virginie Thurre (éducatrice spécialisée). Intervenant dans des quartiers et toujours sans autorisation, nous mettons en lien des éléments du lieu pour créer un événement de quelques heures. Nous provoquons des occasions de créer du lien social dans l'EP, à travers la transmission d'une connaissance ou d'une compétence et le détournement d'éléments banals et de pratiques ordinaires par un geste artistique. Par l'action, nous souhaitons transmettre aux habitants l'envie d'agir eux aussi et leur communiquer leur légitimité à se nourrir des potentialités de l'EP. En 2016, avec Alice Chénais (architecte), j'ai cofondé *OLGa*, une structure visant à mettre en application l'urbanisme de l'entre-deux dont fait l'objet cette thèse. À travers des actions concrètes et collectives dans l'EP, nous répondons à des enjeux du quotidien tout en faisant de l'expérimentation un outil pour la planification urbaine.

MÉTHODOLOGIE : INTERROGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉ POUR FAIRE ÉMERGER DES ATTENTES

« Le propre de la sociologie est de flairer les problèmes tandis que le propre de l'architecture est de flairer les potentiels. » Jensen 2015

En m'intéressant aux discours des habitants, puis à des espaces publics spécifiques, j'aborde le couple habitant-EP de deux points de vue : celui des sciences sociales et celui des pratiques de l'architecture et de l'urbanisme. Je propose une approche hybride, ancrée dans le présent et orientée vers le futur, capable à la fois d'apporter une meilleure connaissance des attentes des habitants et de fournir des opportunités de réalisation de ces attentes à travers des modifications de l'EP. L'expérimentation donne une dimension pragmatique au travail et ouvre une porte vers l'opérationnel. Mon travail épistémologique se fonde sur un dialogue entre entretiens qualitatifs, état de l'art et mises en situation dans l'EP. La diversité des approches apporte des éclairages différents sur une même question. Empirie, théorie et pratique se nourrissent mutuellement, démontrant que le cadre abstrait de la pensée et celui concret des réalisations ne sont pas incompatibles, mais forment au contraire un environnement heuristique et fécond.

Pour vérifier que la démarche proposée permette d'explorer toutes les questions et hypothèses, le tableau 0.1. présente les différentes étapes du terrain, expliquant à chaque fois pourquoi elles se justifient et comment elles seront réalisées. Il apporte une vision d'ensemble de la méthodologie et énonce clairement les objectifs de chaque étape.

TABLEAU 0.1.

Vue générale des étapes
de la méthodologie

QUOI ?	QUAND ?	POURQUOI ?	COMMENT ?
<i>État de l'art</i> Mobilité	12.2014 à 10.2015	Connaître l'état des recherches sur la mobilité Faire émerger des pistes pour le terrain	
<i>Enquête qualitative</i> Entretiens exploratoires de huit experts en mobilité et/ou aménagement du territoire	01 & 02.2014	Connaître le contexte de la mobilité en Suisse Faire émerger des pistes pour la suite du terrain Connaître les tendances et anticipations quant à l'évolution de la mobilité en Suisse	Entretiens semi-directifs d'une heure trente, conçus et menés avec Alexandre Rigal (assistant-doctorant au LaSUR - Laboratoire de Sociologie Urbaine, à l'EPFL)
<i>Enquête qualitative</i> Entretiens individuels d'une quarantaine d'habitants de l'arc lémanique et de l'agglomération zurichoise	10.2014 à 10.2015	Identifier les mécanismes de choix des pratiques de mobilité et de définition des attentes des habitants Connaître le rapport à la voiture et aux autres moyens de transport Connaître les évolutions souhaitées et prévues par les habitants	Entretiens semi-directifs d'une heure trente, conçus et menés avec Alexandre Rigal (assistant-doctorant au LaSUR - Laboratoire de Sociologie Urbaine, à l'EPFL), avec l'aide Dominique Kühnhanss pour les entretiens en suisse allemande.
<i>Enquête qualitative</i> <i>Focus group</i> de huit habitants de l'arc lémanique Présentation de scénarios de leur lieu de vie sans voiture	12.2015	Aborder l'interaction entre habitants et espace public Mettre en débat des rapports à la voiture et des modes de vie différents, qui prennent place dans un même espace Inviter à un changement de point de vue sur des espaces connus et pratiqués	Rencontre pendant une matinée, à l'EPFL Présentation de cinq visions de l'arc lémanique sans voiture par les étudiants en architecture qui les ont développées Réactions « à chaud » et débat entre les habitants modérés avec Monique Ruzicka-Rossier
<i>État de l'art</i> Couple acteur-environnement L'entre-deux	03.2014 à 12.2015 & 06.2017	Établir une grille de lecture de l'espace public sous le prisme des pratiques habitantes Distinguer les moyens d'action des acteurs (habitants et professionnels) dans la fabrication de l'espace public	
<i>Test in situ</i> <i>Remix Public Space 1</i> Modifications d'un espace public Sortie-sud de la gare de Lausanne	04.2016	Mettre en œuvre l'urbanisme de l'entre-deux Observer l'impact de modifications de l'espace public sur les pratiques habitantes	Workshop d'une semaine avec une vingtaine d'étudiants en architecture, génie civil et ingénierie de l'environnement de l'EPFL Conception et réalisation <i>in situ</i> d'installations en bois invitant pendant quelques mois à de nouveaux usages de l'espace public
<i>Test in situ</i> <i>Remix Public Space 2</i> Transformation d'un carrefour en zone de rencontre (limitation à 20 km/h et priorité aux piétons) Place de la Gare-Sud à Renens (VD)	05.2017	Mettre en œuvre l'urbanisme de l'entre-deux Observer l'impact de modifications de l'espace public sur les pratiques habitantes, en particulier sur les pratiques de mobilité	Workshop d'une semaine avec une vingtaine d'étudiants en architecture, génie civil et ingénierie de l'environnement de l'EPFL, coordonné avec Franziska Meinherz (assistante-doctorante au Laboratoire HERUS - Human-Environment Relations in Urban Systems à l'EPFL) Conception et réalisation <i>in situ</i> d'installations invitant pendant quelques mois à de nouveaux usages de l'espace public

UN TERRAIN EN SUISSE

Le contexte de la Suisse est particulièrement approprié pour ma recherche, qui est focalisée sur l'interaction entre les habitants et l'EP.

Les citoyens suisses ont une vraie marge d'action sur leur environnement. La société civile, à travers la démocratie directe et d'autres instruments légaux, a les moyens de modifier son cadre de vie. Ainsi, les habitants sont des acteurs. Il y a donc un enjeu à développer un urbanisme capable d'intégrer à la fois les intérêts individuels et des visions globales.

De plus, en comparaison avec les autres pays du monde, la Suisse a la particularité de disposer d'un réseau de transport en commun performant. Nombreux sont les habitants à les emprunter pour se rendre sur leur lieu de travail, même lorsqu'ils possèdent un véhicule motorisé. La majorité des kilomètres parcourus en voiture y est effectuée pour les déplacements de loisirs (Munafò 2015), qui sont donc choisis et non subis. Dans ce contexte, les pratiques de mobilité sont la plupart du temps issues d'un arbitrage entre différentes options comparables. En cela, les pratiques de mobilité des habitants de Suisse sont issues de choix, établis en fonction des possibilités qu'ils perçoivent.

Comme ailleurs en Occident, l'automobile est le moyen de transport principal en Suisse depuis plusieurs dizaines d'années, et en même temps une faible diminution de son utilisation est observable depuis dix à quinze ans (OFS) : de plus en plus d'habitants ne s'orientent plus systématiquement vers la voiture et les pratiques de mobilité se diversifient (Rocci 2008). Cette transition de la mobilité engendre de nouvelles attentes de la part des habitants.

Mon travail de terrain est réalisé à deux échelles : celle de l'agglomération et celle de l'EP. Des habitants de l'arc lémanique et de l'agglomération zurichoise sont interrogés sur leurs pratiques de mobilité, et des espaces publics de l'agglomération lausannoise sont modifiés pour soutenir des pratiques jusqu'ici entravées.

Des études sociologiques et des données statistiques m'apportent des éléments de compréhension du contexte de mon terrain. J'y apprend les motivations d'habitants à choisir un mode de transport et à en changer. La voiture étant le mode de transport principal en Suisse, je cherche à comprendre pourquoi elle tient cette place prédominante, qui dépasse la fonction utilitaire du déplacement (la voiture est entre autres un objet culturel, un symbole du statut social, un signe d'indépendance, etc.). J'étudie en quoi cela produit des inégalités et identifie les signes d'un changement de statut de la voiture.

DES ENQUÊTES QUALITATIVES

Une approche qualitative est adoptée pour connaître les motivations et les aspirations d'habitants de Suisse aux profils variés. La forme semi-directive des entretiens fait émerger des informations nouvelles.

Dans une phase exploratoire, des experts en aménagement du territoire et/ou dans le domaine de la mobilité m'ont informée sur les tendances identifiées par des professionnels et sur leurs intuitions quant à l'évolution de la mobilité.

En Suisse, les habitants ont souvent le choix de leur mode de transport. Lequel font-ils ? Cela correspond-il à leurs aspirations ? Des entretiens individuels menés auprès d'une quarantaine d'habitants de l'arc lémanique et de l'agglomération zurichoise m'ont appris les motivations des pratiques de mobilités actuelles (les raisons de ces

choix), ainsi que les aspirations de personnes aux profils de mobilité variés. En me focalisant sur deux zones géographiques, j'ai accédé à des points de vue et utilisations très diverses de mêmes territoires, ce qui m'a révélé leurs potentiels exploités.

Au cours d'un *focus group*, huit habitants de l'arc lémanique se sont vus présenter des scénarios de leur lieu de vie sans voiture. Leurs réactions, ainsi que les consensus et dissensus qui apparaissent entre les participants me permettent d'explorer le lien entre les habitants et l'EP, et d'identifier comment les attentes en termes de pratiques de mobilité émergent.

UNE RECHERCHE THÉORIQUE

Deux auteurs principaux sont convoqués afin de proposer une grille de lecture de l'EP sous le prisme des pratiques habitantes. La théorie des affordances du psychologue James J. Gibson m'aide à étudier les interactions entre les habitants et l'EP, cela pour clarifier les rôles respectifs des habitants et des professionnels de l'aménagement dans la fabrication des espaces publics. De surcroît, le concept de l'entre-deux développé par le philosophe Daniel Sibony est appliqué à l'urbanisme pour donner des éléments de définition de l'urbanisme de l'entre-deux.

DES EXPÉRIMENTATIONS *IN SITU*

Afin de faciliter la réalisation des aspirations des habitants, je mets en œuvre l'urbanisme de l'entre-deux dans deux espaces publics suisses. Situés à proximité immédiate de gares importantes, j'ai choisi des lieux d'échange multimodaux qui connaissent une forte fréquentation. L'un est adjacent à la Gare de Lausanne, au centre de l'agglomération. L'autre est la place de la Gare de Renens, second centre de l'agglomération lausannoise en termes de nombre d'utilisateurs par jour. Le lien entre aménagement et pratiques de mobilité y est exacerbé, il est donc plus évident de tester l'impact de modifications de l'EP.

Des propositions émergent du croisement d'intérêts individuels et collectifs, que nous captions en habitant le site pendant plusieurs jours. Les installations qui en découlent sont laissées plusieurs mois dans l'EP, pour s'inscrire dans le quotidien des habitants. Parce que réversibles, elles peuvent être audacieuses et ces expérimentations ont su nourrir les projets de réaménagement en cours.

PLAN DE LA THÈSE : DES SCIENCES SOCIALES À L'URBANISME

Ce document est structuré en trois parties, correspondant chacune à une sous-question de recherche (tabl. 0.2.). Le déroulement opère un passage des sciences sociales à l'urbanisme, de l'empirique à la pratique, de l'observation à l'action dans l'EP (tabl. 0.2. et fig. 0.3.).

FIGURE 0.3.
Structure de la thèse

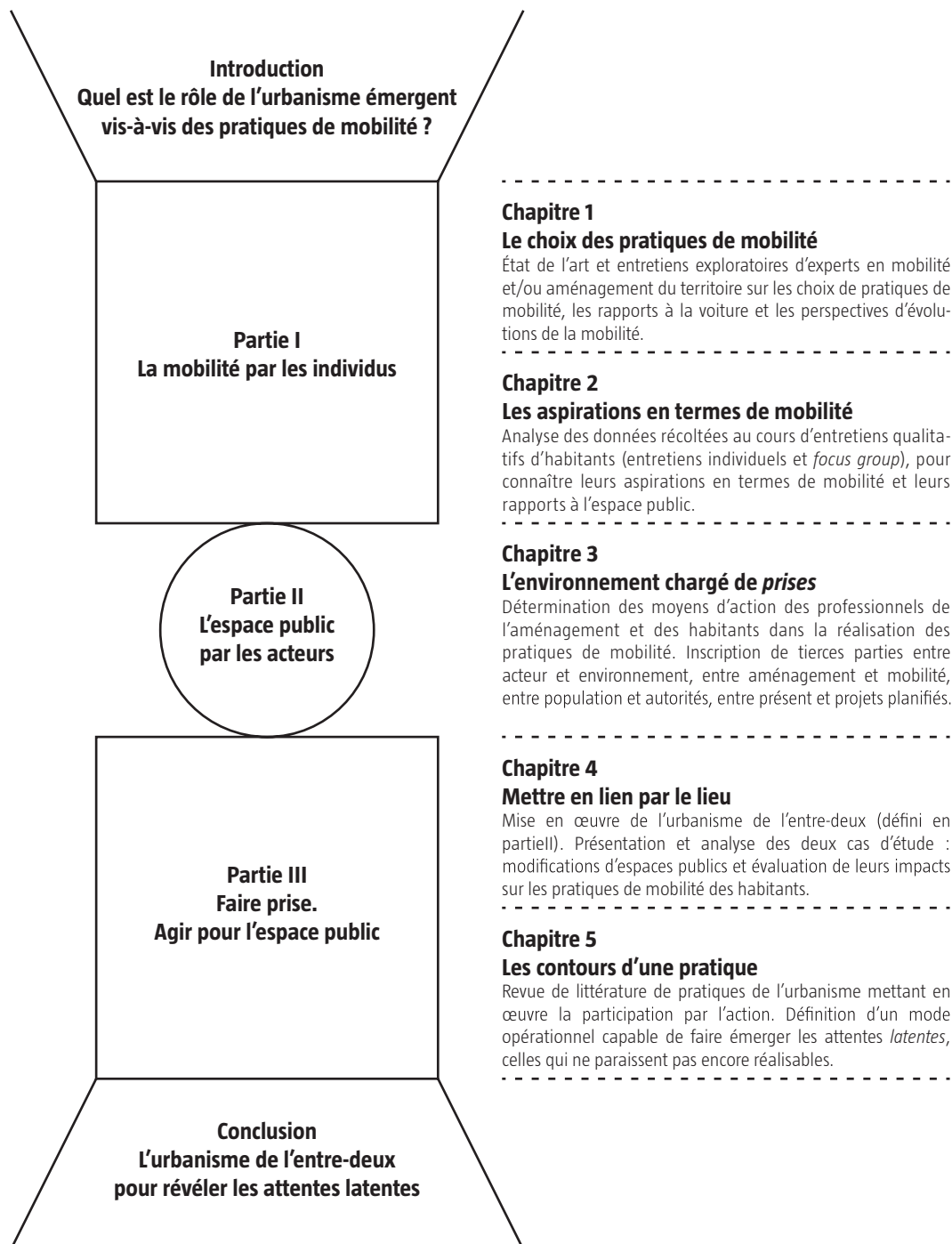


TABLEAU 0.2.
Composition de la thèse

PARTIE	I	II	III
TITRE	La mobilité par les individus	L'espace public par les acteurs	Faire prise. Agir pour l'espace public
COUPLE	individu — mobilité	acteur — environnement	habitant — espace public
QUESTION DE RECHERCHE	Quelles sont les pratiques de mobilité attendues par les habitants de la Suisse ?	Quel est le rôle de l'espace public dans la réalisation des pratiques de mobilité ?	Quel mode opératoire est capable de faire émerger des propositions qui répondent aux attentes ?
DOMAINE DE CONNAISSANCES	sociologie et sciences sociales de l'espace	psychologie, philosophie et sciences sociales de l'espace	urbanisme
MÉTHODOLOGIE	état de l'art sur la mobilité enquêtes qualitatives	état de l'art sur les affordances et sur l'entre-deux	modification de deux espaces publics en Suisse
VISÉE	empirique	analytique	opérationnelle

PARTIE I

LA MOBILITÉ PAR LES INDIVIDUS

FIGURE 1.1.
Tous les moyens sont bons.
Karen Ichters in : magazine
des TL (Transports Lausannois)
n° 11, juin 2016

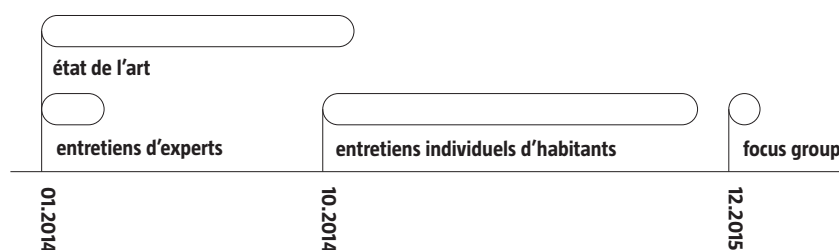


Quelles sont les pratiques de mobilité attendues par les habitants de la Suisse ? Cette partie est dédiée à la première sous-question de recherche, elle est focalisée sur les pratiques de mobilité. À travers un état de l'art et des entretiens d'experts en mobilité et aménagement du territoire, un premier chapitre fait l'état des connaissances sur les facteurs de choix des modes de transport. Le chapitre suivant est focalisé sur les aspirations des habitants en termes de mobilité. Il présente des enquêtes qualitatives menées auprès d'habitants de Suisse et complète les informations issues du premier chapitre.

TABEAU 1.1.
Composition de la partie I

PARTIE	I	II	III
TITRE	La mobilité par les individus	L'espace public par les acteurs	Faire prise. Agir pour l'espace public
COUPLE	individu — mobilité	acteur — environnement	habitant — espace public
QUESTION DE RECHERCHE	Quelles sont les pratiques de mobilité attendues par les habitants de la Suisse ?	Quel est le rôle de l'espace public dans la réalisation des pratiques de mobilité ?	Quel mode opératoire est capable de faire émerger des propositions qui répondent aux attentes ?
DOMAINE DE CONNAISSANCES	sociologie et sciences sociales de l'espace	psychologie, philosophie et sciences sociales de l'espace	urbanisme
MÉTHODOLOGIE	état de l'art sur la mobilité enquêtes qualitatives	état de l'art sur les affordances et sur l'entre-deux	modification de deux espaces publics en Suisse
VISÉE	empirique	analytique	opérationnelle

FIGURE 1.2.
Calendrier des étapes de la méthodologie de la partie I



CHAPITRE 1

LE CHOIX DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

1.1.	DOMAINES D'INFLUENCE DE LA VOITURE	52
1.1.1.	UNE PLACE DOMINANTE	52
1.1.2.	AU-DELÀ DU TRANSPORT, UN FAIT SOCIAL TOTAL	55
1.1.3.	UN FACTEUR D'INÉGALITÉS	59
1.1.4.	DES SIGNES D'UN CHANGEMENT DE STATUT	60
1.2.	DÉTERMINATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ	63
1.2.1.	LES FACTEURS DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT	63
1.2.2.	DES LEVIERS DE CHANGEMENT DE PRATIQUES DE MOBILITÉ	66
1.3.	PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ, SELON DES EXPERTS	69
1.3.1.	MÉTHODOLOGIE : ENTRETIENS EXPLORATOIRES DE PROFESSIONNELS DE LA MOBILITÉ ET/OU DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	70
	a. Objectifs	
	b. Déroulement des entretiens	
	c. Échantillonnage	
	d. Analyse des entretiens	
1.3.2.	ÉTAT DES LIEUX : DES CONSTATS CONVERGENTS	71
1.3.3.	PISTES : DES AVIS DIVERGENTS	74

Ce premier chapitre nous plonge dans le sujet de la thèse. Préalable au travail de terrain, il vise à apporter une connaissance des tendances et des évolutions de la mobilité en Suisse. Pour cela, il est divisé en trois parties. Tout d'abord, nous étudierons les domaines d'influence du moyen de transport principal en Suisse : la voiture (1.1). Ensuite, nous élargirons notre champ d'intérêt aux pratiques de mobilité (1.2.). Enfin, des entretiens exploratoires d'experts en mobilité et/ou aménagement du territoire apporteront le point de vue de praticiens sur les tendances et l'évolution de la mobilité en Suisse (1.3.).

1.1. DOMAINES D'INFLUENCE DE LA VOITURE

La voiture tient une place dominante dans la société suisse (1.1.1). Ses domaines d'influence vont bien au-delà du transport (1.1.2.), ce qui engendre des inégalités entre ceux qui y ont accès et les autres (1.1.3.). Toutefois, des signes attestent d'un changement de statut (1.1.4.).

1.1.1. UNE PLACE DOMINANTE

Nous allons voir en quoi la voiture tient une place dominante, allant au-delà du transport et engendrant des inégalités. De là, nous comprendrons les enjeux soulevés par un changement de son statut.

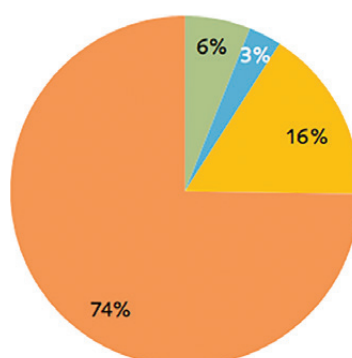
« Acquérir une automobile, c'est tout à la fois conquérir une liberté de déplacement, obtenir l'assurance d'un accès en toutes conditions et toutes circonstances à une multiplicité de lieux différents dont certains sont mal desservis par le transport en commun, conserver un lien avec le milieu rural, véhiculer des enfants ou des personnes âgées, pouvoir aller en week-end, partir en vacances, transporter ses skis, tracter une caravane, etc. On peut dire que la décision d'achat d'une voiture est prise en fonction de toutes ces possibilités, offrant une sorte de sécurité aux aléas de la vie. » Dupuy 1995, p. 36

Depuis une cinquantaine d'années, la voiture est le moyen de transport le plus populaire. Initialement inefficace — car inadaptée à son environnement —, la voiture s'est progressivement révélée indispensable. Sa démocratisation a entraîné une augmentation continue du nombre de véhicules en circulation. Au niveau mondial, la taille du parc automobile ne cesse de s'agrandir et la production et l'achat de véhicules n'ont jamais été aussi importants qu'aujourd'hui.

FIGURE 1.3.

Répartition modale du transport de personnes, en 2011 sur le territoire suisse. OFS 2013, p. 47, graphique G 7.3

- Mobilité douce
- Transports publics routiers
- Chemins de fer et transports à câbles
- Trafic routier motorisé privé



Total : 121,6 milliards de personnes-kilomètres

La Suisse ne fait pas figure d'exception, la voiture y est le moyen de transport principal (fig. 1.3.). D'après l'Office Fédéral de la Statistique (OFS), que l'on regarde le nombre annuel de personnes transportées par chaque moyen de transport, ou la distance parcourue, la voiture arrive toujours en tête. Même si le réseau de transports en commun est parmi les plus denses du monde, sa part de marché reste bien inférieure à celle de la voiture.

FIGURE 1.4.
Prestations de transport
du trafic routier motorisé
privé, de 1970 à 2011 sur
le territoire suisse.
OFS 2013, p. 47,
graphique G 7.4

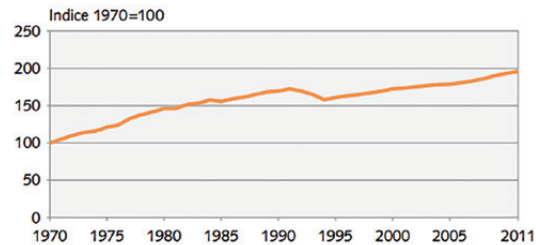
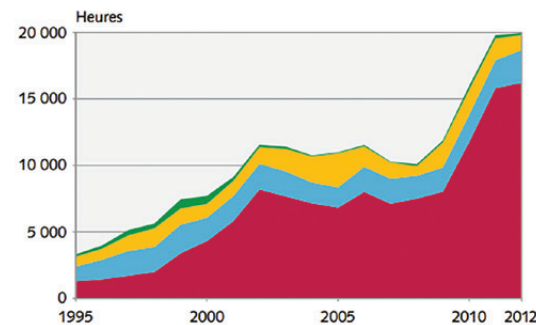


FIGURE 1.5.
Ampleur des embouteillages
sur le réseau des routes
nationales, de 1995 à 2011
sur le territoire suisse.
OFS 2013, p. 42,
graphique G 6.10

■ Surcharge
■ Accidents
■ Chantier
■ Autres



Le nombre moyen de déplacements par jour et par personne est stable depuis un demi-siècle, mais le kilométrage parcouru augmente considérablement (Lussault et Charbonneau 2013). Les réseaux de transports ne suivent pas cet accroissement et se retrouvent saturés. Le réseau routier est particulièrement touché par ce phénomène : le trafic a doublé en 41 ans (fig. 1.4.) et l'ampleur des embouteillages est en constante augmentation (fig. 1.5.).

Cette saturation entraîne des effets néfastes pour les humains. L'importance donnée à l'automobile a généré différents problèmes : privatisation, étalement, segmentation, pollution (Lévy 2011), entraînant des conséquences sur la santé, l'économie, le climat, etc.

« Entre 1,5 et 2 milliards de voitures particulières circulent aujourd'hui sur la planète. Difficile de nier que cette abondance entraîne des nuisances dans les villes, et en particulier dans les métropoles. Il y a bien sûr la question de la pollution de l'air, entraînant une mortalité moins visible que celle liée aux accidents de la route mais cinq à dix fois supérieure. Le coût économique induit par les effets sur la santé humaine avoisinerait les 800 milliards d'euros au niveau mondial. » Razemon et Béziat 2017

Selon Lévy (2011), le transport privé attaque frontalement deux biens publics majeurs que sont l'urbanité et la nature. « L'automobile a des effets directs : elle consomme et détruit des espaces publics, elle unifie les échelles. Par sa vitesse, elle augmente la masse des interactions en principe possibles (urbanité absolue) mais par les sépa-

rations et la baisse de densité qu'elle engendre, elle réduit la part de ce potentiel réellement utilisable (urbanité relative) » (Lévy in : Bonnet et Desjeux 2000, p. 164). À l'inverse, la sérendipité qui accompagne le piéton est un puissant outil cognitif qui fait de l'espace public (EP) un dispositif essentiel pour un espace de rencontres inattendues, de connaissances, de découvertes (Mauron 2016). Les piétons étendent leurs spatialités avec les transports en commun, qui ne séparent pas l'individu du milieu urbain. Contrairement aux automobilistes, les piétons maintiennent un haut niveau d'altérité, d'anonymat et d'accessibilité. En cela, par leur simple présence, ils créent de l'urbanité. Ainsi, la mobilité publique consomme et produit de l'EP.

Mobilité

Disposition personnelle à se déplacer, compétence de percevoir et de saisir les possibilités offertes par l'environnement (Kaufmann 2008, p. 52). Potentiel de mouvement, capacité d'un acteur à être mobile, spatialement ou virtuellement (Bassand 2007, p. 79). La mobilité est l'actualisation d'une pratique visant à un déplacement. « On peut définir la mobilité comme la relation sociale au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des modalités par lesquelles les membres d'une société traitent la possibilité qu'eux-mêmes ou d'autres occupent successivement plusieurs localisations » (Lévy in : Bonnet et Desjeux 2000, p. 155). La mobilité, parce qu'elle prend place dans l'espace public, en est une composante indissociable. Lévy (2011) remarque « une double confusion, d'une part entre le droit à l'accès et l'injonction à bouger et, d'autre part, entre mobilité et déplacement ». Dans une vision très utilitaire, le transport est le déplacement. La mobilité englobe d'autres dimensions : elle touche des enjeux culturels, sociaux, d'identité (Jensen 2014). Depuis une vingtaine d'années, nous sommes passés du transport à la mobilité (Urry et Sheller 2006). D'une contrainte, le temps de trajet est devenu une opportunité de réaliser certaines pratiques (lire, téléphoner, travailler, dormir, etc.). Kaufmann (2008) recense trois dimensions de la mobilité : le champ des possibles, qui est défini comme l'ensemble des possibilités offertes dans un certain contexte pour un changement d'état ; la motilité, ou l'ensemble des déplacements effectivement opérés par les acteurs dans l'espace et dans le temps ; les déplacements réalisés. Être mobile revient donc à rechercher systématiquement l'inconnu et le dépaysement, ce qui ne passe pas nécessairement par parcourir un grand nombre de kilomètres à l'année.

Modes de vie et aménagement du territoire appellent souvent l'usage de l'automobile. Aujourd'hui, si la tendance est à une restriction de la place de la voiture dans les centres de certaines villes, elle reste, dans de nombreuses situations le moyen de transport le plus efficace. Elle est perçue comme facilitant les déplacements et permettant de réaliser des activités variées dont les emplacements peuvent être éloignés. Chez les personnes qui diversifient leurs modes de transport, la voiture est souvent conservée comme « filet de sécurité » et pour ne pas se sentir captif des autres modes de déplacement (Vincent-Geslin 2014). La flexibilité et l'indépendance auxquelles qui lui sont conférés rassurent.

« La conception technologique de base de l'automobile repose sur la recherche d'une autonomie de mouvement. L'on se déplace en l'absence de tout effort animal ou humain et indépendamment des caractéristiques du milieu. Le bon véhicule est celui qui dispose d'une grande réserve de puissance, permet une grande latitude de mouvement, sur tous les terrains, à toute heure et par tous

les temps. De ce point de vue, la ville n'apparaît que comme un cas particulier, comme un sous-problème d'un problème plus général. Qui peut le plus peut le moins. Qui va vite peut aller plus lentement. Qui peut aller loin peut toujours s'arrêter. Qui transporte cinq personnes et leurs bagages peut se transporter lui-même, seul avec sa mallette. » Dupuy 1995, p. 53

Jain et Guiver (2001, p. 576) parlent du « droit de choisir » auquel la voiture donne accès, par compression de l'espace-temps : choisir son lieu de travail, l'emplacement de son logement, l'école de ses enfants. L'image de la voiture qui fait gagner du temps, qui « accélère » le rythme de vie n'est pas nouvelle. Et déjà en 1973, Illich critiquait ce point de vue en proposant, plutôt que de convertir les temps en dépenses, de convertir les dépenses en temps (1973/2005, p. 434). Cet exercice transforme la voiture en un « monstre chronophage ». Au temps de déplacement, il propose d'ajouter le temps passé à gagner l'argent indispensable à la possession et à l'usage d'une voiture, à l'amortissement des frais d'acquisition du permis de conduire et des frais d'achat de la voiture, des frais fixes payables annuellement (vignette, assurance, garage) et des dépenses courantes d'utilisation (carburant, huile, pneus, graissages, vidanges, révisions périodiques, réparations normales ou dues à des accidents, frais de stationnement et péages, amendes, achats d'accessoires divers), ainsi que d'autres temps liés à l'utilisation de la voiture : temps passé personnellement à l'entretien, temps perdu dans les bouchons, temps passé à l'achat d'essence et d'accessoires divers, temps passé à l'hôpital, temps perdu dans des incidents, etc. Malgré ces arguments, la voiture reste le moyen de transport principal en Suisse et à de nombreux endroits dans le monde. Quelles sont les raisons de ce succès ?

1.1.2. AU-DELÀ DU TRANSPORT, UN FAIT SOCIAL TOTAL

La voiture est le moyen de transport principal en Suisse. Si elle garde sa popularité au fil du temps, c'est qu'elle touche des dimensions plus larges que le simple déplacement. La voiture rend possibles des modes de vie, crée des habitudes. En cela, elle est un fait social total.

Mode de vie

« Ensemble d'aspirations et de capacités des personnes qui se constituent à la rencontre entre les caractéristiques de la personne (liées à son expérience passée, ses ressources, ses apprentissages) et les prises offertes par son environnement. Il est constitué par l'ensemble des expériences et des activités au travers desquelles une personne s'efforce de vivre une vie qui mérite d'être vécue (Sen, 1999). Les modes de vie sont pluriels, mais toujours partagés collectivement — la question du "style de vie" pointant, elle, vers la possibilité de variations individuelles » (Pattaroni, site Forum Vie Mobile). Le mode de vie est choisi par la personne, parmi les possibilités qu'elle perçoit comme lui étant accessibles. Les habitants ont une part de choix dans l'emplacement de leur logement et de leurs activités, qui participent à définir la nature des déplacements, dont le mode de transport. Cela vaut en particulier pour les loisirs, qui représentent le principal motif de déplacement. « En 2010, quelque 40 % des distances journalières par personne effectuées sur le territoire national étaient liées à des activités de loisirs. La part des déplacements pour le travail et la formation se situe à environ 30 %, celle des déplacements pour les achats à 13 % » (OFS 2013). En cela, la mobilité est directement relative au mode de vie. Aménager l'EP implique de prendre en compte la composante mobilité, et donc les modes de vie.

Fait social total

Définie par le sociologue Marcel Mauss dans son *Essai sur le don* (1923-24), la notion est à comprendre comme un phénomène ayant des implications sur l'ensemble du fonctionnement de la société.

« La voiture, marqueur d'objectivité, est, à l'inverse des marqueurs incorporés comme l'accent ou l'hexis corporelle qui, échappant au contrôle de l'agent, sont particulièrement durables et discriminants, un signum social relativement facile à manipuler de façon explicite » Boltanski 1975, p. 36.

La voiture exprime un statut social. Le modèle, la marque, la puissance, le design du véhicule sont autant d'attributs qui permettent à son propriétaire de se positionner par rapport à d'autres. En cela, sa fonction de déplacement est dépassée : la voiture est un symbole (de virilité, de richesse, etc.). C'est une extension de l'habitat. Bahrami (2014) la définit comme une bulle privée hermétique permettant à ses passagers de rencontrer la ville tout en l'évitant. Le travail du photographe Andrew Bush le souligne bien : dans la série de clichés intitulée *Drive*, il montre la diversité des activités effectuées par des automobilistes dans l'habitacle de leur voiture (fig. 1.6.). Sur ces images, les personnes semblent se sentir « comme à la maison », tout en se déplaçant, elles se comportent comme si elles étaient seules, isolées. La voiture privée crée une séparation entre ceux qui se situent à l'intérieur de l'habitacle, et les autres qui en sont extérieurs. Cette caractéristique lui confère un pouvoir d'isolement, d'évitement de l'altérité.

« Derrière la façade d'une conduite individuelle, l'automobile serait l'instrument d'une subtile socialisation que l'on pourrait opposer à la socialisation plus brutale d'un transport en commun, naguère (et encore parfois aujourd'hui) lieu de socialités, mais trop compromis entre l'économie marchande et l'assistance sociale. » Dupuy in : Bonnet et Desjeux 2000, pp. 47-49

FIGURE 1.6.

Drive.
Andrew Bush in :
Bush et al. 2008.







En même temps qu'elle sépare, la voiture a la capacité de créer du lien social de diverses manières. Dupuy explique que la personnalisation de l'automobile révèle « la force de liens sociaux, des solidarités inédites, une économie de services non marchands » (ibid.). Selon lui, « cette image de l'automobile individuelle, moyen de mobilités personnelles et de territoires égoïstes (au sens étymologique du terme), cache une réalité beaucoup plus complexe faite de rapports collectifs que l'automobile vient servir » (ibid.). Lussault (2013) attribut lui aussi à la voiture la création de sociabilités, « non seulement parce que l'on en parle, jusqu'à créer des liens sociaux forts autour d'elle et même des esthétiques et des cultures visuelles, littéraires, cinématographiques, des imaginaires riches et variés ; mais aussi parce que l'intérieur de l'automobile est également un espace de cohabitation, de "vivre ensemble" de première proximité. Il faut ne jamais avoir observé la vie quotidienne périurbaine pour omettre de prendre en considération la manière dont la voiture est un espace domestique de "familiarité" ; où les familles passent un temps important et y discutent, rient, pleurent, vivent, au jour le jour ; et/ou de concitoyenneté (et là il n'y a qu'à emprunter les taxis collectifs dans certains pays du sud pour s'en rendre compte) ».

1.1.3. UN FACTEUR D'INÉGALITÉS

« Le passage d'une mobilité modérée, contrainte et plus ou moins collective à une mobilité accrue, étendue et individuelle a bouleversé le développement et la forme des villes » (Taveau 2014). La mobilité est étroitement liée à l'urbanisme. Les pratiques de mobilité ont donc eu une influence sur le territoire [hypothèse 2]. Le développement de la mobilité a engendré différents problèmes. Orfeuil (2011) en a identifié trois types : « limites écologiques à la mobilité généralisée qui ne sont plus à rappeler, comme les limites qu'imposera la raréfaction des ressources pétrolières ; limites économiques aux efforts des plus pauvres, même "insérés" et actifs, face à l'augmentation du prix du carburant ; limites physiques de nos villes dans l'accueil des flux qui sont une réalité, d'autant que le confort exigé par les résidents, les passants, les touristes tend à réduire les espaces du mouvement ». Face à ces multiples contraintes, les urbanistes doivent trouver des réponses pour aménager des espaces publics capables de soutenir des pratiques inclusives. La question de l'emprise spatiale des dispositifs de déplacement se pose également, en tenant compte de l'aspect multidimensionnel de la mobilité, qui intègre d'autres pratiques que le déplacement.

« L'automobile perturbe les normes d'accessibilité qui régissent l'usage de l'espace urbain. Dès que l'on dispose d'une voiture, beaucoup de possibilités apparaissent. Si ce n'est pas le cas, l'accessibilité est très réduite. Des personnes âgées, des enfants, des personnes sans ressources souffrent de telles situations. »

Dupuy 1995, p. 46

L'omniprésence de la voiture, dans les modes de vie comme dans l'aménagement du territoire, creuse les inégalités entre ceux qui y ont accès et les autres. Orfeuil (2011) évoque une prise de conscience tardive de certaines limites du système de transport : « la transformation de nos rapports au territoire qu'ont produits la voiture et les transports publics s'est déroulée sur plus d'un siècle [ce n'est] que dans les vingt dernières années que l'on a pris conscience du processus de transformation lié à la mobilité généralisée, le passage de l'autonomie à la dépendance, du "je peux" au "je dois" ». Le territoire est organisé pour faciliter la circulation automobile, ce qui a engendré des contraintes nouvelles. Les échangeurs autoroutiers, construits dans les années 1960-70 aux portes des villes, ont été conçus et réalisés avec l'idée qu'ils résoudraient plus de problèmes qu'ils n'en causeraient (Wolff 2016). Aujourd'hui, ces infrastructures sont coûteuses en entretien et elles réduisent l'accès à certains lieux aux personnes qui ne se déplacent pas en voiture. Parce que certains lieux sont accessibles uniquement ou beaucoup plus facilement en voiture, « l'absence d'accès

à l'automobile limite fortement les programmes d'activité de la vie quotidienne et l'accès à l'emploi » (Kaufmann 2014, p. 66). Ces conséquences forment un cercle vicieux (fig. 1.7.) qui peut exclure les personnes ne se déplaçant pas en voiture.

FIGURE 1.7.

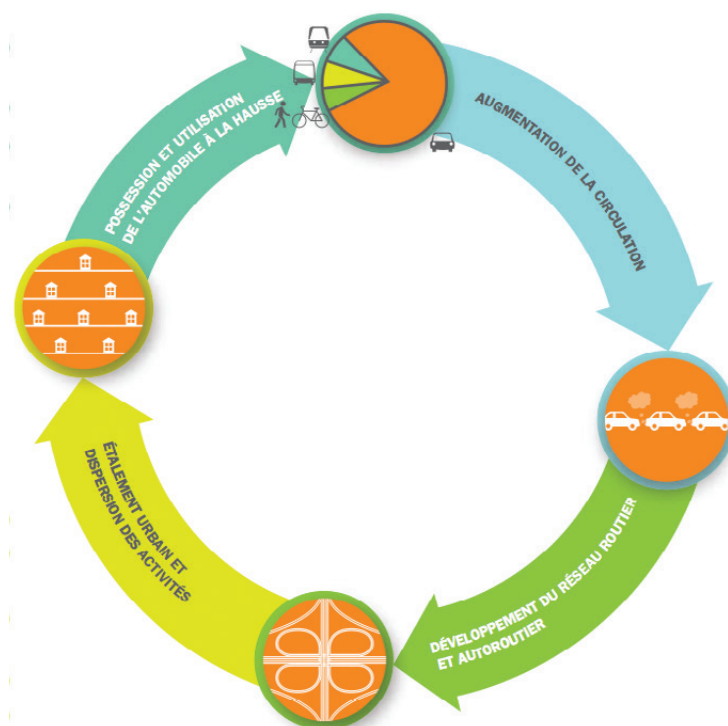
Le cercle vicieux de la dépendance automobile. Vivre en ville 2014. Consulté le 29 octobre 2015. URL : <http://collectivites-viables.org/articles/dependance-a-l-automobile/>

- Augmentation du nombre d'automobiles
- Motorisation des déplacements
- Augmentation des distances parcourues en automobile
- Augmentation de la part des déplacements effectués en automobile au détriment de ceux effectués en transports actifs et collectifs

- Ségrégation des activités
- Effets de barrière causés par les infrastructures routières
- Multiplication et spécialisation des activités
- Faible densité des activités
- Augmentation des distances entre les activités
- Modes collectifs et actifs peu compétitifs par rapport à l'auto

- Augmentation de la capacité routière
- Augmentation du nombre de stationnements
- Augmentation du territoire et du réseau routier défavorables aux transports actifs et collectifs

- Augmentation de la congestion routière
- Partage de la route difficile
- Augmentation de la demande en infrastructure routière et en stationnement



Les coûts engendrés par la possession d'un véhicule ne sont pas soutenables par tous. S'il est peu probable qu'une réduction de l'usage de la voiture entraîne une plus grande cohésion sociale, une réduction de la dépendance automobile contribue à l'inclusion sociale (Wickham 2006). Lorsqu'ils se déplacent autrement qu'en voiture, les habitants se retrouvent fréquemment confrontés à des obstacles : les limites d'un réseau de transports en commun (TC), une autoroute qui entrave un cheminement cycliste, etc. De nature urbanistique, ces obstacles sont potentiellement des freins à des pratiques alternatives à la voiture privée. En cela, les professionnels de l'aménagement ont un rôle à jouer dans le soutien aux pratiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

1.1.4. DES SIGNES D'UN CHANGEMENT DE STATUT

Depuis une dizaine d'années, des signes témoignent d'un changement de statut de la voiture (Parvex 2016). Une stabilisation est observable au Japon, aux États-Unis et en Europe (Freyssenet 2013). La Suisse suit cette tendance. Le nombre de ménages sans véhicule y est en légère augmentation (tabl. 1.2.), en particulier dans les cinq plus grandes villes suisses (Baehler 2015, p. 10). Madre (et al. 2002, in : Armoogum 2015, p. 106) a « suggère une décorrélation prochaine entre circulation et croissance économique », dont l'origine serait « une combinaison de causes "structurelles" (saturation partielle de la demande dans les hauts revenus, épuisement des effets de génération...) et "conjoncturelles" (augmentation des prix des carburants, entraînant une rationalisation des attitudes...) » (Armoogum 2015, p. 111). Parmi les facteurs de changement, Armoogum cite les contraintes économiques, la satura-

tion, les effets de structure, les modes de vie, l'offre de transport et les nouvelles attitudes. Ces dernières sont particulièrement observables chez les jeunes adultes, chez qui des signes de désintérêt pour l'automobile apparaissent depuis une vingtaine d'années. L'étude d'Armoogum et al. (2012) montre que ce phénomène touche des pays développés (États-Unis et Grande-Bretagne sont les plus concernés), et est particulièrement important parmi les jeunes hommes, qui sont de moins en moins nombreux à passer leur permis de conduire et à posséder une voiture. En Suisse, le nombre de permis de conduire possédés se stabilise depuis 2005 (fig. 1.8.) et une diminution progressive de la possession du permis de conduire est observable chez les jeunes depuis 1994 (fig. 1.9.). La catégorie des 18-24 ans possède moins de permis de conduire : de 71 % à 59 % entre 1994 et 2010 (OFS, Microrecensement Mobilité et Transport 2010) et de plus en plus d'abonnements généraux (AG) : de 10 % à 20 %. On note donc, chez les jeunes, un basculement de la voiture vers les transports publics. L'entrée dans la mobilité ne passe plus nécessairement par l'accès à l'automobile, ce moyen de transport est de plus en plus comparé aux autres.

TABLEAU 1.2.
Possession de véhicules par ménage, de 1994 à 2010. OFS 2012, p. 92, tableau T 8.4.1

NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE MÉNAGE	1994	2000	2005	2010
Voiture				
Aucune voiture	25	20	19	21
1 voiture	53	50	51	49
2 voitures et plus	22	30	31	30
Cyclomoteurs				
Aucun cyclomoteur	89	93	95	96
1 cyclomoteur	10	6	4	3
2 cyclomoteurs et plus	1	1	1	0
Motocycles				
Aucun motocycle	89	89	88	88
1 motocycle	9	10	10	11
2 motocycles et plus	1	2	2	2
Vélos				
Aucun vélo	31	28	29	31
1 vélo	24	20	21	20
2 vélos	21	22	22	23
3 vélos et plus	24	29	28	26

En plus des jeunes qui ne possèdent pas le permis, une autre catégorie de la population doit pouvoir vivre sans voiture : les personnes âgées, lorsqu'elles ne sont plus en capacité de conduire. Cette génération est celle du tout-voiture, elle a souvent adopté des modes de vie rendus possibles par la voiture. Le vieillissement de la population oblige un nombre grandissant de personnes à vivre sans pouvoir conduire de voiture. Comme les jeunes ne possédant ni permis ni véhicule, les personnes âgées doivent pouvoir accéder aux mêmes services et offres que les automobilistes.

« L'auto aura toute sa place, demain. Mais elle n'aura plus toute la place. Elle sera moins possédée, plus louée, partagée. Elle sera un mode de transport comme un autre, pertinent à une certaine échelle, pour certains trajets. »

Denhez 2013, p. 19

FIGURE 1.8.

Possession du permis de conduire, en 1994 et 2010. OFS 2012, p. 92, graphique G 8.4.1

■ 1994
■ 2000
■ 2005
■ 2010

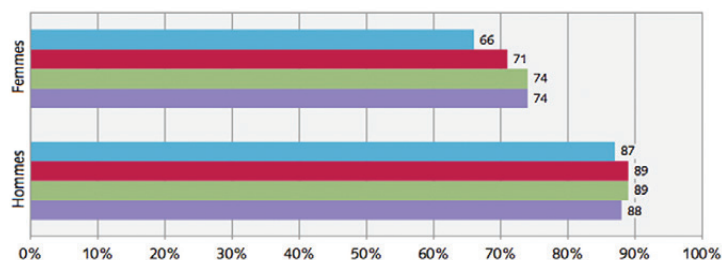
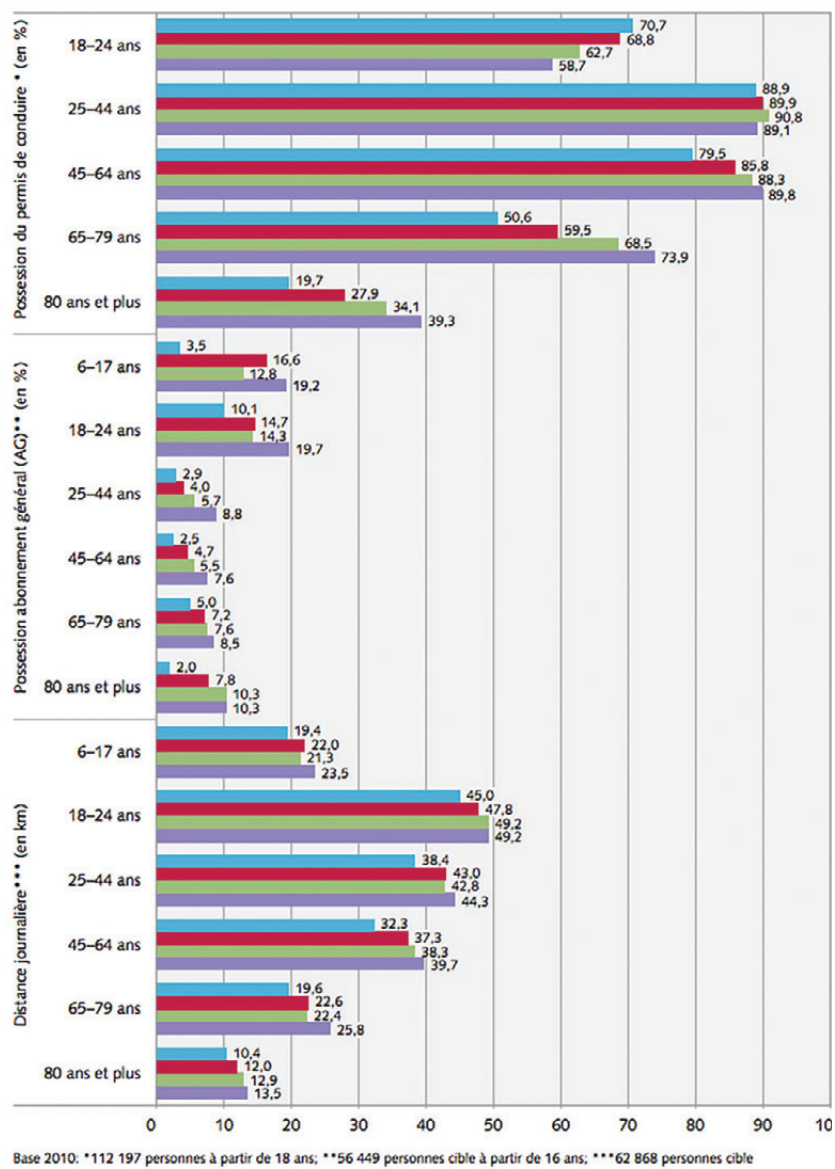


FIGURE 1.9.

Possession de permis et d'abonnements et distance journalière moyenne en fonction de l'âge (1994 à 2010). OFS 2012, p. 94, graphique G 8.5.1

■ 1994
■ 2000
■ 2005
■ 2010



Base 2010: *112 197 personnes à partir de 18 ans; **56 449 personnes cible à partir de 16 ans; ***62 868 personnes cible

Avec l'essor du covoiturage, du *carsharing*, des applications de type *Uber* et de la voiture autonome, la voiture devient un service et il sera de moins en moins nécessaire d'être en capacité de conduire pour en profiter. Les constructeurs automobiles réagissent à cette diversification des pratiques et, plutôt que de lutter contre la vague, tentent de surfer dessus : *General Motors* participe au programme de *carsharing*

Relay Rides ; le loueur de voitures Avis a acquis le site de *carsharing* Zipcar pour 491 millions de dollars ; l'allemand Daimler s'est associé avec le loueur Europcar pour exploiter Car2go, etc. (Delaye et Vakaridis 2014). L'application de l'économie du partage au domaine de l'automobile va de pair avec une autre tendance : celle d'une réduction de la place de la voiture dans les centres des villes, qui passe par la mise en place de différents types de contraintes.

« En Europe, de la ville moyenne à la métropole de taille mondiale, de plus en plus de cités mettent en place des dispositifs antivoitures : interdiction en centre-ville, péages urbains, zones réservées aux véhicules électriques... Exemples pris parmi des centaines : Oslo refusera l'accès des automobiles en son centre en 2019, Pontevedra, sur la côte espagnole de Galice, a fait quasiment disparaître les voitures de son périmètre urbain, Stuttgart bannira le diesel dès l'année prochaine — Paris fera de même en 2020. La tendance est forte, elle est mondiale. » Razemon et Béziat 2017

Dans ce contexte, de plus en plus de villes se penchent sur la question de la réversibilité d'infrastructures automobiles. La fermeture — occasionnelle ou définitive — à la circulation de routes, places ou autres infrastructures, va de pair avec un réinvestissement de l'EP par les habitants. Une diversification des pratiques est observable, l'EP n'est plus réduit au rôle de lieu de circulation, il devient également un lieu de séjour.

1.2. DÉTERMINATION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Dans cette deuxième sous-partie du chapitre 1, nous chercherons à identifier les facteurs de choix d'un mode de transport (1.2.1.), puis les leviers d'un changement de pratique de mobilité (1.2.2.).

1.2.1. LES FACTEURS DE CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT

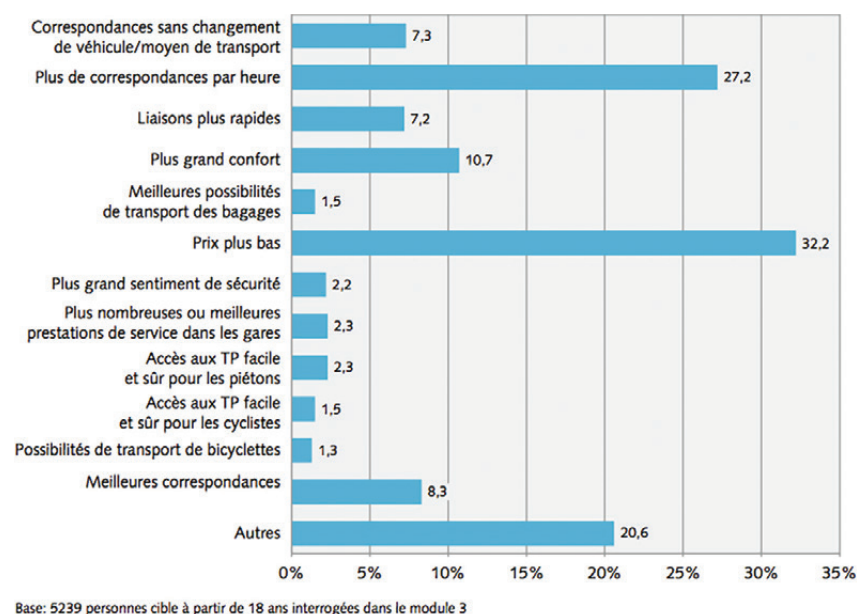
« Le choix de la voiture contre le métro s'explique souvent par sa capacité à "adhérer" à l'espace. » Joseph 1997, p. 135

Il y a des modes plus « adhérents » que d'autres (Joseph 1997, p. 135). Les infrastructures facilitant la circulation automobile sont très présentes et efficaces, ce qui favorise le choix de la voiture. En 1995, Dupuy (p. 39) remarquait que, « en ville particulièrement, un réseau très dense de voies (représentant 30 % de la surface du tissu urbain, 40 % à Los Angeles !), des espaces publics affectés au stationnement, des signalisations sophistiquées, des services de police abondants permettent à l'automobile de remplir son office », au détriment des autres modes de transport. Le fait que le territoire soit organisé pour faciliter le déplacement en véhicule individuel motorisé influence les pratiques de mobilité des habitants. Parmi les facteurs influençant la mobilité dans les pays développés, Ecola et al. (2014, p. 74) en distinguent deux qui seraient les plus significatifs : l'infrastructure routière et la dispersion spatiale. L'étalement urbain stimule l'utilisation de la voiture (comme en Australie ou aux États-Unis) et à l'inverse, la ville dense, avec peu d'infrastructures routières et l'existence de bonnes alternatives à la voiture individuelle créent un contexte où la conduite automobile est découragée (c'est le cas au Japon). Augmenter l'urbanité apparaît comme une piste pour accompagner des pratiques alternatives à la voiture individuelle, et ainsi augmenter la valeur de l'EP. Des EP qui mettent plus en valeur les activités de proximité pourraient inviter à diminuer les déplacements, ce qui contribuerait à minimiser les problèmes causés par la mobilité généralisée. Les modifications de l'EP ont donc un impact sur les pratiques. Toutefois, d'autres facteurs entrent en compte dans le choix.

« Selon les économistes du transport, le choix du mode est une combinaison du prix et des temps de déplacement. L'utilisateur utilise le moyen de transport le moins cher et le plus rapide. » Kaufmann 2015

Ce postulat d'une rationalité instrumentale de l'utilisateur (Kaufmann 2014, p. 54) est aujourd'hui encore d'actualité lorsqu'il s'agit de concevoir des espaces publics, avec l'« hypothèse de base [...] que l'utilisateur effectue une série de choix successifs et indépendants pour chaque déplacement qu'il entend effectuer : le choix de se déplacer ou non (donc aussi le choix de la localisation de son logement), le choix de sa destination, le choix de l'horaire de déplacement, enfin le choix du moyen de transport et le choix de l'itinéraire » (Merlin 1985 in : Kaufmann 2014, p. 54). Mais, les choix sont-ils réellement successifs et indépendants ? Et est-ce que les critères du coût et du temps suffisent à orienter vers une pratique de mobilité ? Les statistiques de l'OFS (2012) montrent que la fréquence et le prix sont les critères qui rendraient les transports publics plus attrayants (fig. 1.10.). Pour encourager un report modal de la voiture individuelle vers les autres modes, il suffirait alors de proposer des alternatives qui soient moins chères et plus rapides que la voiture. Une étude du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'EPFL nuance ce propos. Sur la base d'une enquête menée sur 2500 urbains actifs disposant d'une voiture et résidant dans des secteurs bien desservis par les transports publics, l'objectif était de comprendre les facteurs qui entrent en jeu dans le choix modal. L'étude, menée en 1994 puis en 2011, informe sur le changement ayant opéré dans cette période de temps chez les habitants des agglomérations de Lausanne, Berne, Genève et Yverdon-les-Bains. En 1994, l'essentiel de la population préférerait la voiture aux autres modes de transport. Les arguments avancés n'étaient pas la vitesse ni le prix, mais le confort, l'autonomie, la propriété qu'apporte la voiture. En 2011, la prédisposition à l'usage de la voiture a quasiment disparu chez les interrogés et les bonnes raisons d'utiliser les TC se diversifient. Depuis 1994, l'image de la voiture s'est significativement dégradée à Genève et Lausanne, même si elle reste très positive (Kaufmann et al. 2012, p. 9). À l'inverse, l'image des transports publics s'est, elle, considérablement améliorée (ibid., p. 10) : les changements observés traduisent une évolution majeure des valeurs collectives et des mentalités liée à une prise de conscience de certains enjeux environnementaux durant la période séparant les deux enquêtes ». Les chercheurs remarquent que l'aspect polluant de la voiture est davantage mis en avant en 2011, ce qui en affecte l'image et a des implications sur les pratiques de mobilité.

FIGURE 1.10.
Comment rendre les transports
publics plus attrayants
pour vous ? OFS 2012, p. 108,
graphique G 11.3.1



« La multiplication des alternatives possibles en matière de mobilité spatiale donne à voir que le facteur économique s'agence à une multitude d'autres pour expliquer les choix de mobilités, et que cette multitude d'autres ne relève pas nécessairement d'une logique instrumentale étroite, mais à des réflexes, des routines ou des habitudes d'une part, et des convictions et des valeurs d'autre part. » Kaufmann 2014, p. 54

Vincent distingue deux grands moments de choix des modes de transport dans les parcours de vie. Le premier est le « tâtonnement modal » chez les jeunes, lorsque les choses ne sont pas encore structurées dans la vie des individus, qu'ils expérimentent, et doivent se débrouiller malgré des contraintes économiques. Le deuxième moment de choix correspond à la stabilisation des usages des modes de déplacement, au moment de l'entrée dans l'âge adulte. Cette période de la vie correspond à une stabilisation à la fois conjugale, familiale et professionnelle, qui va de pair avec une stabilisation des modes de déplacement selon deux modalités principales : la voiture comme premier choix, entraînant un abandon complet de tous les modes de déplacement utilisés auparavant au profit de la voiture ; vers des usages alternatifs dès l'entrée dans l'âge adulte, avec des effets d'appartenance à des groupes sociaux et au territoire d'habitation (zones urbaines et denses) et des effets d'apprentissage (Vincent 2008).

Les raisons d'utiliser une voiture individuelle ne semblent pas seulement être de l'ordre de l'utilitaire : les trajets ne sont pas toujours réalisés par nécessité (comme une demande dérivée), mais aussi parfois par plaisir (comme une fin en soi) (Mokhtarian et Salomon 2001) et les motivations premières ne sont pas forcément le gain de temps ni d'argent (Jemelin et al. 2005). Bourdin explique que, pour être attractif, un moyen de transport doit apporter fiabilité, sécurité et flexibilité du déplacement (in : Bonnet et Desjeux 2000, pp. 103-104). « Il faut donc que ces solutions existent, mais aussi que leur coût d'accès, en termes financiers, cognitifs, instrumentaux ou affectifs, ne soit pas trop élevé : l'individu ou l'acteur familial se trouve très souvent dans la nécessité d'arbitrer entre l'utilisation de moyens de déplacement relativement contraignants, rigides et dont la fiabilité ou la sécurité (au sens large du terme) ne satisfont pas, et le recours à d'autres supports de mobilité beaucoup plus coûteux » (ibid.). Si les contraintes extrinsèques ont un impact évident sur les potentiels de mobilité (elles permettent ou non la réalisation de pratiques habitantes), ce sont les critères intrinsèques qui permettent de comprendre l'attachement affectif à un mode (Vincent-Geslin 2014). Parmi elles, quatre formes de rationalités se combinent dans l'action humaine : la rationalité économique (approche utilitariste) ; la rationalité axiologique (« raison du cœur »), qui renvoie aux valeurs et croyances de la personne ; la rationalité par rapport aux habitudes et la rationalité affective qui est déterminée par un sentiment ou une émotion (Thomas 2013, p. 56). Les critères et freins à l'usage des modes peuvent être d'ordres physiologiques, matériels, sociaux et symboliques (Rocci 2007, p. 513) (tabl. 1.3.).

Jain et Guiver remarquent qu'un choix de mode est issu de l'accumulation de plusieurs facteurs. Ils expliquent par exemple que seule une minorité d'automobilistes sont conscients des effets de la conduite sur l'environnement. Beaucoup perçoivent les politiques en faveur d'une réduction de la place de la voiture comme une atteinte à leur liberté. Ce qui les persuade de garder leur voiture et de l'utiliser est une négociation complexe entre des perceptions individuelles et un contexte social, qui nourrit le conflit d'intérêts entre équité, société et environnement (Jain et Guiver 2001, pp. 581-582). Les pratiques de mobilités sont issues de la somme des avantages du mode de transport choisi et des désavantages des autres options (Badger 2014). Ainsi, le choix du mode s'inscrit dans un système englobant l'ensemble de l'offre accessible à l'individu. Le point de vue sur le bus dépend notamment du rapport à la voiture, etc.

La voiture est appréciée pour la continuité du déplacement et de l'espace privé qu'elle offre, par opposition aux TC, qui fractionnent le trajet en plusieurs étapes et qui imposent une promiscuité avec d'autres individus (Kaufmann 2008). Le choix d'un mode de transport dépend d'une accumulation de facteurs, qui font pencher la balance en faveur de l'un ou l'autre des modes existants et à disposition. Pour faire son choix, l'individu pondère les différents facteurs (Kaufmann 2008), il arbitre selon sa motilité.

TABLEAU 1.3.
Critères et freins à l'usage
des modes de transport.
D'après Rocci 2007, p. 513

	vers l'acquisition et l'usage de la voiture	Vers le renoncement ou la réduction de l'usage automobile
Raisons physiologiques	Fatigue physique et psychologique, stress et insécurité, proximité. Confort recherché dans la voiture, sécurité, être comme chez soi, etc.	Stress, énervement en voiture
Raisons matérielles	Plus rapide, plus flexible, contraintes d'offres alternatives, contexte géographique, contraintes liées au cycle de vie	Coûts budgétaires, contraintes de stationnement, trafic, etc. Existence d'une offre alternative plus pratique et plus rapide. Changement dans le cycle de vie
Raisons sociales	Créer du lien dans le groupe de pairs, Construction du noyau familial, etc.	Retrouver du lien social face à l'isolement de la voiture Créer du lien dans le groupe de pairs
Raisons symboliques	Banalisation dans le cycle de la vie. Autonomie, indépendance, statut social, etc.	Valeurs collectives, sociales et environnementales

« Si vous pouvez faire le même déplacement en utilisant plusieurs modes, vous aurez d'autant plus facilement recours à l'ensemble de la palette disponible que vous aurez : le moyen facile d'être informé sur les horaires ; aucune difficulté à vous munir des titres de transport correspondants [...] ; des lieux d'accès également commodes (pas seulement en fonction de leur distance, mais aussi de leurs modalités d'utilisation) ; le sentiment contradictoire, mais très recherché d'être libre et pris en charge. » Bourdin in : Bonnet et Desjeux 2000, pp. 103-104

La perception d'un mode est propre à chaque utilisateur, elle a un caractère subjectif : « une récente étude (Kaufmann, Tabaka, Louvet, Guidez, 2010) montre que les usagers fréquents des transports collectifs tendent à survaloriser les qualités des transports collectifs (rapides, confortables), et que les non-captifs, en particulier les individus qui n'utilisent jamais ce mode, ont tendance à survaloriser les défauts des transports collectifs (contraignants, "insécures"). Le "désamour" des transports collectifs est donc encore bien présent dans l'esprit des individus, du moins pour ceux qui ne les utilisent pas » (Armoogum 2015, p. 259).

1.2.2. DES LEVIERS DE CHANGEMENT DE PRATIQUES DE MOBILITÉ

Qu'est-ce qui déclenche un changement de pratique de mobilité ? Il est déclenché par une accumulation de facteurs à la fois internes et externes. Entre 1994 et 2011 dans les agglomérations de Berne, Lausanne, Genève et Yverdon-les-Bains, Kaufmann et al. (2012) ont constaté des reports modaux qu'ils expliquent notamment par des changements en termes d'offre et de perception de l'offre : les systèmes de télécommunication sont plus performants, l'offre de transports en commun est plus diversifiée (investissements massifs dans l'amélioration des offres), des aménagements urbains facilitent les déplacements en vélo et à pied (utiliser ses déplacements quotidiens pour faire de l'exercice physique), et le déplacement n'est plus considéré comme un temps mort donc il n'est plus forcément à minimiser au maximum, c'est une activité à part entière.

Dans certains cas, l'offre ne change pas, mais c'est l'image de l'offre qui change. En Suisse, Kaufmann et al. (2012) ont identifié plusieurs catégories de leviers à l'origine d'un changement de statut de la voiture. Il s'est traduit, notamment, au niveau des politiques et dans l'offre de transport, qui à leur tour se sont répercutés à la fois dans les représentations et dans les pratiques des actifs motorisés urbains. Ces politiques ont été source de report modal et trois modèles se dessinent :

- saturation/contrainte : offre de stationnement publique restreinte, congestion routière, mais aussi dans les transports publics,
- séduction et image : axes TC structurants et performants, urbanisme et espaces publics, branding/design, RER,
- cohérence au niveau régional : localisation des équipements et services, armature ferroviaire régionale, axes TC structurants et performants, offre de stationnement publique restreinte, urbanisme et espaces publics.

Dans sa thèse intitulée *De l'automobilité à la multimodalité ?* (2007), Rocci identifie des contradictions faisant référence à la théorie de la dissonance cognitive investie par L. Festinger (1957) et qui pourraient être à l'origine d'un changement de pratiques modales. « Selon cette théorie, l'individu serait en présence de cognitions (connaissances, opinions ou croyances sur l'environnement, sur soi-même ou sur son propre comportement) incompatibles entre elles (contradiction entre des attitudes, ou entre des attitudes et le comportement). Si la personne croit que la préservation de l'environnement est souhaitable, mais en même temps continue de conduire sa voiture, elle sera alors engagée dans une attitude divergente de son comportement (Tertoolen, 1998). Elle ressent dès lors un état de tension psychologique désagréable motivant la réduction de cette dissonance. [...] On parle de modes de réduction de la dissonance cognitive pour désigner les stratégies de restauration d'un équilibre cognitif. G. Tertoolen fait l'hypothèse que la dissonance devenant psychologiquement inconfortable poussera la personne soit à essayer de la réduire en limitant son usage automobile (changement de comportement), soit en modifiant son discours ou son attitude concernant les effets néfastes de la voiture de sorte à être moins négatifs (changement d'attitude). Donc il y aurait deux chemins de réduction contradictoires : l'un faisant évoluer le comportement, l'autre l'ancrant dans l'auto-justification (et donc risquant au contraire de le pérenniser). Dans le même sens, C. Philipps-Bertin explique que "la conscience d'une contradiction entre une attitude et un comportement (état de dissonance) conduit à la réduire par le changement d'attitude ou de comportement afin que l'attitude corresponde au comportement (état de consonance)" (2004, p. 21) » (Rocci 2007, pp. 282-283). Le changement de pratique de mobilité serait donc issu d'une volonté de réduire les dissonances entre les différentes dimensions que touche l'action de se déplacer avec tel ou tel mode de transport. Quels sont les principaux déclencheurs du changement ? Vincent-Geslin (2014) s'est focalisée sur le cas des personnes *altermobiles*, donc se déplaçant autrement qu'en voiture individuelle (soit en vélo, à pied, en TC, en covoiturage ou suivant une combinatoire entre ces différents modes). Selon elle, trois types d'éléments peuvent enclencher un processus de report modal vers les altermobilités :

- la disposition (état d'esprit), qui peut être négative envers un mode ou positive envers un autre mode. La personne peut par exemple être lassée par les désagréments qu'elle rencontre en voiture (embouteillages, stationnement difficile, accidents, etc.), mais elle peut aussi voir l'avantage du nouveau mode (faire du sport sur le temps de trajet à vélo, prendre en compte des enjeux environnementaux et économiques, etc.).

- un contexte biographique favorable au changement. Certains événements demandent une reconfiguration de l'organisation quotidienne (déménagement, changement de lieu de travail, naissance d'un enfant, etc.).
- des éléments déclencheurs, par exemple une contrainte brutale inattendue (jambe cassée, voiture en panne, etc.) qui oblige à trouver des alternatives. Le militantisme peut aussi être un élément déclencheur, pour être en adéquation avec ses valeurs.

Une fois le changement de mode effectué, une fois que la voiture a laissé place à une altermobilité, qu'est-ce qui va induire une pérennisation du choix et donc de la pratique ? Toujours selon la sociologue, les raisons sont nombreuses : le sentiment de gagner du temps, le fait de légitimer les nouvelles pratiques, de sentir qu'on n'est pas à la marge de la société, ainsi que la création de nouvelles routines et habitudes sont des facteurs de pérennisation. La voiture est toutefois souvent conservée par les personnes qui deviennent altermobiles, ce qui leur permet de ne pas se sentir captifs des autres modes de déplacement. En fin de compte l'auteure considère qu'il n'y a pas d'opposition binaire entre alter et automobilité et qu'il s'agit plutôt d'une augmentation du champ des possibles. Ne pas réduire les habitants à leur statut d'automobiliste ou d'altermobile incite à concevoir différemment les aménagements d'espaces publics. Plutôt que de mettre la priorité sur la réponse aux attentes des différents types d'usagers, il s'agit alors de mettre en lien les différentes pratiques de l'EP. Pour cela, l'aménagement a un rôle à jouer. Armoogum identifie des freins à la pratique du vélo liés à un déficit d'aménagement (2015, p. 122). Il s'agirait par exemple de modérer la circulation motorisée, de maîtriser le stationnement motorisé ou d'offrir du stationnement sécurisé pour les vélos. Le sentiment de sécurité est également à prendre en compte. Enfin, l'information est jugée importante pour dépasser les freins psychologiques : « Si les risques liés à l'insécurité routière et à la pollution atmosphérique existent, les bénéfices résultant de l'activité physique liée à la pratique du vélo les dépassent largement » (Armoogum 2015, p. 124).

« Nos déplacements ne sont pas aussi figés qu'on le croit, remarque Jonas Eliasson. On prend chaque jour de nouvelles décisions, car nos vies et le monde qui nous entoure changent. » McCluskey 2016, p. 33

Une transformation progressive de l'EP peut faciliter la réalisation de pratiques émergentes, sans que les habitants ne perçoivent qu'ils changent. À Stockholm, la mise en place d'un péage urbain a entraîné une diminution de 20 % de la circulation automobile. Jonas Eliasson de l'Institut royal de technologie KTH a cherché des usagers ayant modifié leurs habitudes. En vain : personne ne semblait avoir eu l'impression de changer quoi que ce soit (McCluskey 2016, p. 33). Bien qu'au quotidien elles puissent paraître répétitives et presque automatiques, les manières de circuler des habitants varient au cours du temps. Elles se multiplient (Kaufmann 2008) et la tendance est à la multimodalité (Kaufmann 2008, Kaufmann et al. 2012, Rocci 2007) : de plus en plus d'individus font appel à un panel de modes de transport pour choisir celui qui leur semble le plus adapté à chaque situation. Selon Rocci (2007, p. 14), « le changement de pratiques modales correspond en partie à un changement plus large, lui-même en partie dépendant des jeux de pouvoir et des systèmes de contraintes : en termes institutionnels (famille, travail, politique) et en termes de valeurs et de normes sociales (montée des valeurs environnementales et collectives) ».

« Le penseur américain Jeremy Rifkin explique que "pour la génération internet, la liberté ce n'est plus d'avoir une voiture. C'est la possibilité d'améliorer

sa vie, en diversifiant ses expériences et en démultipliant ses relations dans les diverses communautés auxquelles on s'affilie au cours de son existence. C'est le réseau plutôt que le marché, l'accès plutôt que la propriété. »

Delaye et Vakaridis 2014

Étudier le passé ne semble plus suffire pour donner une idée des tendances qui émergent (Armoogum et al. 2012, p. 17). En plus des effets d'âge (parcours de vie), des effets d'époque entrent en compte, qui peuvent créer des dissonances. Ils influencent plus ou moins directement les pratiques. L'économie du partage en fait partie. En plein essor, elle est motivée par des raisons économiques, environnementales et/ou sociales. L'apparition du smartphone pourrait être à l'origine de changements dans les rapports au déplacement. L'écologie fait également partie de ces critères qui prennent de plus en plus de place dans les facteurs de choix d'un mode (Kaufmann 2012). Wachter (2010, p. 196) a publié un tableau de Kaplan (2007) récapitulant les leviers de changement vers « une mobilité plus libre et plus durable » (tabl. 1.4.). Urbanisme, organisation collective et dématérialisation y sont présentés comme les trois principaux leviers.

TABEAU 1.4.

Pistes et cahier des charges pour une mobilité plus libre et plus durable. D'après Wachter 2010, p. 196

LE DÉFI : UNE MOBILITÉ PLUS LIBRE ET PLUS DURABLE		
TARIFICATION, TAXATION	RÉGLEMENTATION	URBANISME
<ul style="list-style-type: none"> • Péages : axes urbains, centres-ville, parkings... • Tarification dynamique • Taxes : véhicules polluants, essence • Compensation carbone... 	<ul style="list-style-type: none"> • Véhicules : consommation, émissions... • Marchés publics • Restrictions d'accès, de circulation, de vitesse • Voies de covoiturage... 	<ul style="list-style-type: none"> • Densification, proximité • Redistribution, flexibilité des espaces • Zones vertes, piétonnes...
TRANSPORTS « COLLECTIFS »	TRANSPORTS « INTELLIGENTS »	ORGANISATION COLLECTIVE
<ul style="list-style-type: none"> • Densité, fiabilité, qualité, sécurité, coût (« social ») • Flexibles, à la demande • Co-modalité : « park & ride », hubs multimodaux • Partage de véhicules... 	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodalité/interopérabilité : info, ticketing... • Information/gestion du trafic, guidage temps réel • Utilisation intensive des infrastructures urbaines 	<ul style="list-style-type: none"> • Plans de déplacements urbains, d'entreprises, de sites en construction... • Centrales de mobilité • Cartes multiservices • Sensibilisation, formation
TECHNOLOGIES « TRANSPORTS »	INFORMATION, FORMATION	DÉMATÉRIALISATION
<ul style="list-style-type: none"> • Efficience énergétique • Nouveaux carburants... 	<ul style="list-style-type: none"> • Information multimodale • Information multicanal • Information, mesure de son impact écologique et de celui de ses pratiques... 	<ul style="list-style-type: none"> • Télétravail, visio... • E-services dématérialisés • E-commerce – exige une adaptation logistique • ...

1.3. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ, SELON DES EXPERTS

L'état de l'art (1.1. et 1.2.) a donné un aperçu du contexte tel qu'il est perçu par des chercheurs en sciences sociales. Parce que cette thèse est proche de l'urbanisme opérationnel, la revue des connaissances comprend un apport de la pratique. Urbaniste, ingénieur transport, lobbyiste pro ou anti voiture privée, élu ou encore constructeur automobile : j'ai rencontré des personnes qui sont dans l'action et qui, par leurs pratiques professionnelles, participent activement à l'évolution de la mobilité. Dans un premier temps, je vais décrire la méthodologie de cette étape de terrain (1.3.1.). J'aborderai ensuite les constats établis par ces professionnels, et nous verrons qu'ils convergent (1.3.2.). Enfin, nous découvrirons en quoi les avis, eux, divergent (1.3.3.).

1.3.1. MÉTHODOLOGIE : ENTRETIENS EXPLORATOIRES DE PROFESSIONNELS DE LA MOBILITÉ ET/OU DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Des entretiens exploratoires de professionnels de la mobilité et/ou de l'aménagement du territoire ont été réalisés au tout début de la recherche, en janvier et février 2014. Qualitatifs et semi-directifs, ils ont été préparés et menés avec Alexandre Rigal, sociologue et membre comme moi du projet FNS PostCarWorld au sein du sous-projet A Les attentes des habitants.

a. Objectifs

Les auteurs des études présentées dans l'état de l'art sont des chercheurs qui dispensent des informations issues de leurs observations de terrain. Les personnes interrogées dans ces entretiens exploratoires sont actives professionnellement dans le domaine de la mobilité, que ce soit du côté des constructeurs automobiles, de l'aménagement d'infrastructures de transport, de lobbying ou encore de mise en place de politiques publiques. À différents niveaux, elles ont des capacités d'action et de modification de l'environnement. En cela, elles influencent les pratiques des habitants et en même temps, leurs actions sont influencées par les pratiques habitantes. De leurs expériences, elles tirent des enseignements (état des lieux, changements en cours) et des intuitions (quel avenir de la mobilité ? quelles pistes et propositions ?) qui affectent leurs actions, et donc oriente les modifications qu'elles opèrent. En cela, connaître leurs points de vue donne un aperçu des tendances et des évolutions à venir de la mobilité. Cette étape préliminaire fait émerger des pistes à creuser lors des entretiens avec les habitants.

b. Déroulement des entretiens

L'entretien est divisé en trois étapes, au cours desquelles le participant nous livre ses points de vue, visions et anticipations.

1) Aujourd'hui, état des lieux du contexte actuel

Quelle est la place de la voiture dans notre société aujourd'hui ? L'objet voiture et la pratique de la voiture sont-ils (toujours) désirables ? En tant qu'expert, quel est votre avis sur l'offre de transports en commun en Suisse ? Quelles sont les motivations à utiliser la voiture plutôt que les transports en commun ? Quelle est la place des modes doux en Suisse ?

2) Évolutions en cours ou à venir

Quelles évolutions de la mobilité sont anticipables aujourd'hui ? Qu'est-ce qui peut maintenir la place de la voiture ? Qu'est-ce qui peut stimuler le changement de mode de transport dans le sens d'une diminution de l'usage de la voiture ? Quelles sont les envies qui émergent en termes de mobilité/de déplacements ?

3) Vers un monde sans voitures ?

Est-ce que l'hypothèse d'un futur sans voiture semble plausible ? Quelles mesures rendraient cela envisageable ? Quelles seraient les modifications à entreprendre en amont ? Quelles modifications cela engendrerait dans la structure des villes ? Quelles seraient les alternatives à la voiture ?

c. Échantillonnage

Huit professionnels ont été interrogés, qui abordent la mobilité selon des angles différents (tabl. 1.5.). Ils ont été recrutés selon la méthode de proche en proche.

TABEAU 1.5.
Participants aux entretiens
exploratoires

NOM DE CODE DATE ET LIEU DE L'ENTRETIEN	FONCTION	DOMAINE D'ACTION
MS 9.01.2014 Zurich	Ingénieur transport et urbaniste Associé d'un bureau d'étude en planification en transport et développement territorial	Projets urbains Conception d'infrastructures de mobilité
EC 10.01.2014 Lausanne	Ingénieure ergonome chez un grand constructeur automobile	Développement des fonctions de la voiture
VC 10.01.2014 Paris	Directeur de stratégie chez un grand constructeur automobile	Marketing prospectif, prospectives sur la mobilité
SD 10.01.2014 Paris	Directrice de l'innovation chez un grand constructeur automobile	Prospective sur la mobilité
JS 15.01.2014 Genève	Directeur d'une entreprise de gestion de la mobilité	Consultant en gestion de la mobilité
DC 16.01.2014 Genève	Militant au sein de l'association transports et environnement	Lobbyiste anti-voiture
LMG 31.01.2014 Lausanne	Responsable autopartage d'affaires pour la Suisse romande	Développement de service
PB 31.01.2014 Sion	Ancien conseiller d'État, écologiste	Politiques publiques, exécutif
OF 14.02.2014 Genève	Adjoint responsable politique d'un club de mobilité	Lobbyiste provoiture

d. Analyse des entretiens

Dans un premier temps, je présenterai l'état des lieux de la situation actuelle que font les professionnels interrogés. La mise en pratique de leurs intuitions engendre des modifications de l'environnement dans ce sens, c'est pourquoi nous explorerons les pistes qu'ils identifient dans leur pratique professionnelle. Sur de nombreux sujets, les professionnels tiennent le même discours que les chercheurs invoqués dans l'état de l'art. Ne sont reportées uniquement les informations complémentaires à celles recueillies dans la revue de littérature.

1.3.2. ÉTAT DES LIEUX : DES CONSTATS CONVERGENTS

Les professionnels ne défendent pas tous les mêmes groupes d'intérêts. Toutefois, l'état des lieux dressé par chacun d'eux est relativement homogène. De thèmes communs ressortent dans tous les entretiens et les constats sont proches, même lorsque les avis divergent.

Le premier thème qui émerge de l'analyse des entretiens est le caractère transversal de la mobilité¹. Des changements fondamentaux sont en cours au niveau mondial : urbanisation, passage des maladies transmissibles aux maladies non transmissibles, vieillissement de la population, la mondialisation elle-même, etc. (DC). La mobilité n'est pas indépendante de ces domaines, elle s'inscrit dans un système qui l'influence et qu'elle influence. La mobilité est intrinsèquement liée aux modes de vie, elle concerne tous les individus². Elle crée de la richesse (OF), mais aussi des inégalités : elle n'est pas accessible à tous car elle coûte cher (LMG). La voiture individuelle correspond particulièrement bien à ces caractéristiques de la mobilité. C'est pourquoi y accéder devient un symbole de réussite sociale³.

L'ensemble des participants à cette première étape du terrain s'accorde avec MS⁴ sur le caractère structurant de la voiture dans la société. À l'instar du smartphone, la voiture est désirable dans toutes les cultures (MS). Et la tendance n'est pas à la baisse : la population mondiale est en augmentation, de même que le nombre de véhicules en circulation, avec tassement à un niveau très élevé de véhicules par ménages dans des pays comme la Suisse (DC). Les modèles de voitures sont de plus en plus grands, avec notamment la mode des SUV, que d'aucuns qualifient de folie des grandeurs (MS). La voiture prend toujours plus d'espace. La voiture a un côté rassurant, l'argument du « au cas où » est évoqué pour justifier le volume, le poids ou la puissance du véhicule. Le déplacement en voiture privée est engendré à la fois par des motivations internes (plaisir) et externes (image) (DC). La voiture paraît indispensable pour les urgences, le transport d'objets lourds⁵, les habitats décentrés (OF), elle est un vecteur de liberté (EC). Pour les personnes âgées, elle représente un signe d'indépendance (EC). Le fait que la voiture soit un prolongement du logement lui donne un caractère attachant (EC). C'est un lieu où l'on peut se rassembler ou s'isoler, dont les atouts sont la privacité (possibilité de faire des vidéoconférences), l'indépendance (pouvoir aller où l'on veut) et la flexibilité (quand on veut), qui lui permettent de gérer l'imprévu (EC).

Selon des professionnels, des alternatives à la voiture existent déjà, mais elles sont peu connues et peu sollicitées. Ils l'expliquent par le fait que, contrairement aux autres modes de transport, la voiture a su répondre à ses défauts⁶.

Les experts de notre échantillon s'accordent à dire que seule une minorité de personnes souhaite une réduction de la place de la voiture. Seul un sous-groupe de 10 à 15 % de la population souhaiterait vivre dans un environnement sans voiture (DC). C'est pourquoi en Suisse, les politiques en faveur des transports publics ou des

¹ « La mobilité des gens, c'est un ensemble. » VC, directeur de stratégie chez un constructeur automobile

² « Il y a une consommation de mobilité incompressible pour le travail et pour les loisirs. » OF, lobbyiste provoiture

« Ce qui est décisif c'est le besoin et je ne suis pas sûre que le besoin ait tant diminué que ça. » EC, ergonomiste chez un constructeur automobile

³ « Pour les gens d'extrême gauche, la voiture est une conquête sociale fondamentale : la voiture pour tous » DC, lobbyiste anti-voiture

⁴ « La place de la voiture est importante, l'accès à la voiture semble essentiel pour toutes les sociétés, je serais loin de prétendre que le mouvement général est de se passer de voiture. » MS, urbaniste et ingénieur transport

⁵ « Les gens utilisent leur voiture car on leur met dans la tête que c'est indispensable alors qu'en réalité, il est possible en Suisse d'avoir des solutions alternatives dans chaque situation. La Suisse est un paradis des transports publics, on peut objectivement s'y passer d'une voiture. » MS, urbaniste et ingénieur transport

« Personne n'a l'idée d'aller acheter un lit en tram, alors que les magasins proposent des services de livraison. » MS, urbaniste et ingénieur transport

⁶ « C'est des petites choses, mais les automobilistes le savent très bien. Ils se souviennent de plein de petites vexations vécues dans les transports alternatifs à la voiture, et qui les orientent vers la voiture individuelle. » DC, lobbyiste anti-voiture

« Les constructeurs sont capables de rendre attractifs, voire indispensables leurs véhicules, en construisant une image qui donne envie. Si les autres moyens de transport disposaient d'autant de moyens financiers, ils pourraient construire une autre image, plus attractive. » DC, lobbyiste anti-voiture

mobilités douces ont toujours rencontré des résistances (PB). Pourtant, face aux problèmes environnementaux — réchauffement climatique, épuisement des ressources naturelles, crise énergétique — la voiture individuelle ne se présente pas comme une solution viable : il n’y a pas la possibilité pour les véhicules individuels de satisfaire tout le monde sur Terre à un coût environnemental gérable et peut-être même pas à un coût économique gérable (DC).

Tous les interrogés ont noté un changement de statut de la voiture⁷. La place de la voiture dans la société change (JS). Si certains experts parlent d’un déclin de l’automobile, observable à la fois dans les pratiques, la symbolique et l’imaginaire (VC), d’autres lui attribuent une adaptation à l’évolution du contexte, qui devrait lui permettre de rester le moyen de transport le plus utilisé et apprécié (EC). Plutôt que de vouloir l’éviter, les constructeurs automobiles et lobbyistes provoquent une tendance à accepter ce changement et à s’y adapter. Une fois encore, la voiture répond de ses défauts. Selon certains experts, elle ne sera pas remplacée (DC). En plus de garder sa place en tant qu’objet de mobilité, elle remplira d’autres rôles. La voiture évolue pour permettre d’y faire plus de choses que dans un TC, et ainsi rester attractive (EC). En même temps, elle devient un bien commun — ce qui n’est pas la même chose qu’un bien public (MS), elle reste un moyen de transport coûteux donc n’est pas accessible à tous. Le niveau élevé de mobilité prime sur la propriété (LMG), ce qui explique le succès grandissant du *carsharing*. La voiture partagée, par opposition à la voiture privée, n’est pas un objet de frime, c’est son aspect utilitaire qui est apprécié des utilisateurs (LMG). De plus en plus, les entreprises cherchent des services clé en main qui leur évitent de gérer leur flotte de véhicules et leur permettent de se libérer de la charge de l’automobile (parking et espace notamment) (LMG). Il y aurait un changement de point de vue entre les jeunes et les personnes plus âgées : les services du club automobile représenté par OF ne sont plus adaptés aux jeunes, qui n’en ont pas besoin. Face à ces signes de changement, le club a fait évoluer sa mentalité, notamment en finançant une application de covoiturage et en promouvant la conduite écologique, ce qui semblait impensable il y a une quinzaine d’années.

Si les comportements émergents sont difficiles à identifier (VC), les experts, par leurs pratiques professionnelles, perçoivent tout de même des changements qui touchent le domaine de la mobilité :

- les gens se regroupent de plus en plus dans de grandes agglomérations ou en périphérie et passent de plus en plus de temps dans les transports (EC)
- il est de plus en plus difficile de stationner et la congestion est grandissante sur le réseau routier, avec pour conséquence une mobilité de plus en plus subie. Ces contraintes créent des frustrations, qui entraînent une prise de conscience de la part des acteurs concernés (JS)
- les mentalités des citoyens changent, avec une constante progression dans la volonté de partager : les valeurs de relocalisation et de proximité émergent (JS). Hors des villes, la voiture privée reste nécessaire (LMG)

⁷ « Jusqu’il y a quelques années, l’accès à l’automobile était synonyme d’entrée dans la mobilité donc un objectif en soi. Aujourd’hui, dans les pays matures, cette accession est considérée comme un acquis. L’individu est au centre de la réflexion et la voiture est une possibilité parmi les autres modes. » JS, consultant en gestion de la mobilité

« Aujourd’hui, la voiture, c’est une affaire individuelle. L’avenir, ça va être d’envisager mon déplacement individuel dans un système de transport. Imaginez des voitures en convoi, mais individuelles, soit des voitures qui vont coopérer, améliorer le trafic... des voitures communicantes. » EC, ergonome chez un constructeur automobile

- la connectivité est un facteur de changement important. L'informatique augmente l'accessibilité (PB), le smartphone est un outil facilitateur pour organiser la vie sans voiture (MS)

1.3.3. PISTES : DES AVIS DIVERGENTS

Les professionnels disposent de différents leviers pour accompagner l'évolution de la mobilité. Ils n'ont pas tous les mêmes positions, leurs objectifs ne sont pas communs. Leurs actions correspondent à leurs convictions, c'est pourquoi elles ne poursuivent pas toutes le même but.

Du côté du constructeur automobile, l'objectif est que la voiture garde son statut de moyen de transport principal (EC). Pour cela, la technologie apparaît comme capable d'apporter des solutions à des problèmes causés par la voiture. La voiture sans conducteur et les voitures connectées font notamment partie des évolutions qui vont influencer les pratiques automobiles (EC). Chez le lobbyiste automobile, la philosophie est aussi de considérer les mobilités comme complémentaires (OF). Les autres modes de transport seront intégrés, devenant une force au service de la voiture. La dichotomie pro ou anti voiture sera dépassée pour offrir des solutions hybrides. L'intention du constructeur est de suivre la tendance en adaptant la mobilité individuelle aux nouveaux enjeux de la société (SD&VC). L'espace à bord devra permettre une continuité du mode de vie individuel (SD). Le temps de trajet sera optimisé et valorisé, afin de permettre plus d'activités (EC), chaque passager pourra écouter des sons différents grâce à des douches sonores, les sièges seront disponibles de différentes manières, etc. (EC).

Déjà aujourd'hui, les constructeurs automobiles mettent en place des services de location de véhicules et d'accessoires de loisirs (barres de toit, porte-vélos), afin de répondre à une pluralité de besoins, à la fois parmi les personnes possédant une voiture et celles qui souhaiteraient en louer une occasionnellement (EC). Ils défendent les mobilités rentables économiquement (par exemple, économiser de l'argent en remplaçant certaines lignes de trains non rentables par des lignes de bus). Ce ne sont pas les comportements de mobilité qui sont attaqués, mais les nuisances qu'ils causent (OF). Plutôt que de contraindre, il est question d'offrir des possibilités au consommateur pour qu'il choisisse selon ses besoins (OF). Concrètement, cela passe par l'augmentation des surfaces de routes et des interfaces de transport et la mise en place de grands parkings hors des villes plutôt que l'ajout de feux rouges en centre-ville ou par la défense d'une plus grande flexibilité des horaires de travail pour mieux répartir le flux automobile. Ce sont l'individualisme et la privacité qui sont valorisés.

Le maintien du *statu quo* par une adaptation de la voiture aux changements n'est pas la direction prônée par tous les professionnels. Selon le lobbyiste anti-voiture, la mentalité des constructeurs automobile devrait être appliquée aux autres modes de transport (DC), qui pourraient alors mieux répondre aux attentes des individus. Parmi les modifications entreprises ou observées, la mobilité combinée apparaît comme une solution : laisser la voiture au parking avant de monter dans un TC (JS). De nouveaux services voient le jour ou sont encore à imaginer (JS), qui sont autant d'alternatives ciblées à la voiture privée. Ils ont une influence sur le mode de vie des personnes qui en profitent (livraison à domicile, shopping sur internet, etc.). Le développement de zones déjà denses est un levier d'action. Parce que la place coûte cher et il devient rentable de construire des bâtiments à l'emplacement de parkings (LMG). Face aux demandes des entreprises, les politiques doivent développer des mesures pour maintenir la mobilité des gens, tout en dématérialisant (LMG). Dans les situations où la voiture est problématique, les entreprises mettent en place des

plans mobilité qui prennent en compte les usages des collaborateurs et les incitent à se passer de voiture pour leur trajet domicile-travail (JS). Cela passe souvent par la mise à disposition de solutions pour les urgences ou les imprévus : offrir la course de taxi entre le lieu de travail et le domicile en cas d'imprévu, mettre à disposition une voiture utilisable en cas de besoin. Donne l'exemple ou organiser des concours pour stimuler par gain financier et ludique sont autant de manières de créer un climat positif autour des questions de mobilité (JS). Ces efforts accompagnent des mesures restrictives, ils offrent des alternatives aux contraintes générées par des politiques en faveur d'une diminution de la place de la voiture (JS).

Le stationnement des véhicules induit une occupation de la rue par la voiture, donc la privatisation d'un EP (MS). Même dans les quartiers sans voiture, il y a besoin de parking pour les visiteurs (MS). Les contraintes sur le stationnement dissuadent les automobilistes (JS). Dans le domaine de l'aménagement, il y a un enjeu à rééquilibrer l'attractivité des différents modes de transport, en opérant simultanément une baisse du niveau d'accessibilité en voiture et une hausse de celle des autres modes (MS). La mise en place d'obstacles peut inciter à une reconfiguration des choix de modes de transport, à l'instar des parkings silo placés à l'entrée de nouveaux quartiers, qui placent la voiture à égale distance du logement que l'arrêt de bus et enlèvent donc l'argument de la voiture au pied du logement (MS). Toutefois, l'existence d'une offre ne suffit pas à ce qu'elle soit choisie : on fait autant de report modal en travaillant sur ce qui se passe dans la tête des gens que sur la technique (MS).

Nous l'avons vu dans ce premier chapitre, la littérature montre les qualités et pointe les limites du système automobile : la voiture est perçue tour à tour comme facilitatrice ou comme creusant les inégalités sociales. D'après les experts interrogés, elle tient une place centrale dans l'organisation du territoire, mais son statut est en train de changer auprès d'un nombre grandissant d'individus. L'aménagement de l'EP semble faire partie des leviers de changement de pratiques. Pour répondre à la question principale de recherche, il convient d'approfondir le rapport à la voiture des habitants de Suisse.

La revue de littérature a également donné un aperçu de l'état actuel de la recherche dans le domaine de la mobilité, en particulier des choix des pratiques. Des professionnels ont livré leur vision de la situation, éclairant de leur expérience les informations issues de l'état de l'art. Constructeur automobile, politicien et groupes d'intérêts ont communiqué leur perception des tendances actuelles et leurs intuitions quant à l'évolution de la mobilité.

Ces premières étapes de la méthodologie révèlent une marge de manœuvre des individus dans le choix de leurs pratiques de mobilité. Leur reconnaître un pouvoir d'action demande d'opérer une entrée par les modes de vie. Il s'agit d'être capable d'intégrer les pratiques habitantes dans l'aménagement de l'EP. Pour cela, nous avons besoin, en premier lieu, d'identifier les motivations et aspirations des individus, ce qui fait l'objet du prochain chapitre.

CHAPITRE 2

LES ASPIRATIONS EN TERMES DE MOBILITÉ

2.1.	ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS : MÉTHODOLOGIE	80
2.1.1.	OBJECTIFS	80
2.1.2.	DÉROULEMENT DES ENTRETIENS	81
2.1.3.	ÉCHANTILLONNAGE	82
2.1.4.	OUTILS D'ANALYSE	84
2.2.	ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS : RÉSULTATS	84
2.2.1.	VARIATIONS D'USAGES	85
	a. Convergences et divergences dans les rapports à la voiture	
	c. Moyens mis en œuvre pour réduire les dissonances	
	b. Leviers de changement	
2.2.2.	CARACTÉRISTIQUES DES ATTENTES	91
	a. Les attentes sont multifactorielles	
	b. Les attentes sont dynamiques	
	c. Les attentes sont situées	
2.2.3.	RAPPORTS AU TERRITOIRE ET À L'ESPACE PUBLIC	95
	a. De la mobilité à l'aménagement du territoire	
	b. Du véhicule à l'espace public	
	c. Premières applications à l'urbanisme	
2.3.	FOCUS GROUP : DÉCOUVERTE DES SCÉNARIOS	100
2.3.1.	MÉTHODOLOGIE DU <i>FOCUS GROUP</i>	100
	a. Objectifs	
	b. Déroulement	
	c. Échantillonnage	
	d. Outils d'analyse	
2.3.2.	DES VISIONS DE L'ARC LÉMANIQUE SANS VOITURE	104
	a. Scénario 1a : CONYLAND – Coppet-Nyon-Gland	
	b. Scénario 1b : Séquences lémaniques	
	c. Scénario 2 : Société horizontale	
	d. Scénario 3a : Arche lémanique	
	e. Scénario 3b : Connections métropolitaines	
2.4.	FOCUS GROUP : DISCUSSION ET APPROFONDISSEMENT	112
2.4.1.	HYBRIDATION DES SCÉNARIOS PROPOSÉS	112
2.4.2.	ORGANISATION DU TERRITOIRE	114
2.4.3.	INTUITIONS QUANT À L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ	114
	CONCLUSION DE LA PARTIE I	117
	DES ATTENTES MULTI-FACTORIELLES, DYNAMIQUES ET SITUÉES	
	LA VOITURE : DE L'OUTIL À L'OBJET, UNE QUESTION DE POINT DE VUE	117
	QUALIFIER L'INTERINFLUENCE ENTRE INDIVIDU ET ESPACE PUBLIC	118

Les pratiques habitantes sont des attentes réalisées. En cela, les choix de déplacements sont dépendants des attentes, et donc en partie des aspirations. Pour connaître le rôle de l'espace public sur les pratiques, il convient de s'intéresser à ces dernières, en termes de mobilité et plus largement de modes de vie. Explorer l'interface entre espace individuel et espace sociétal va livrer des clés de lecture des mécanismes générant les pratiques habitantes. Pour ce faire, nous nous basons sur deux enquêtes qualitatives. La première moitié du chapitre (2.1. et 2.2.) présente des entretiens individuels d'habitants et les résultats issus de leur analyse. La deuxième partie (2.3. et 2.4.) porte sur un *focus group*, où des habitants de l'arc lémanique ont réagi à des scénarios de leur lieu de vie sans voiture et interagissent avec d'autres habitants. L'enjeu est d'enrichir notre connaissance du rôle de l'espace public sur les pratiques habitantes.

2.1. ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS : MÉTHODOLOGIE

Avant toutes choses, revenons sur la méthodologie des entretiens individuels d'habitants. Je vais d'abord présenter les objectifs de cette étape du terrain (2.1.1.), puis le déroulement des entretiens (2.1.2.). Je détaillerai ensuite les modalités de sélections des participants et leurs profils (2.1.3.). Enfin, je donnerai la méthode d'analyse employée (2.1.4.).

2.1.1. OBJECTIFS

Les entretiens sont semi-directifs, afin de « saisir différents registres du rapport d'une personne aux autres et au monde » (Barbisch 2013, p. 60). L'objectif est de déceler les opportunités de modification des pratiques. En choisissant une méthode qualitative, j'ai l'intention d'accéder au plus près à la *perception* que les interrogés ont de leur environnement. La subjectivité des arguments a de la valeur. Par exemple, le temps *perçu* par une personne a plus d'influence dans l'explication des pratiques modales que le temps effectif, et « il apparaît que les acteurs-usagers de l'automobile ont plus tendance à sous-estimer leurs temps de trajet, alors que les acteurs-usagers des TC ont plus tendance à le surestimer » (Buhler 2012, p. 197).

Je m'intéresse au discours sur les pratiques plutôt qu'aux pratiques elles-mêmes, sur la perception qu'ont les interrogés de leur mobilité, de la mobilité autour d'eux et en général. Parce que les choix en termes de mobilité dépendent notamment des aspirations, l'observation ne suffit pas pour étudier le sujet. En écoutant des habitants, j'espère comprendre selon quels critères ils entrent en relation avec l'environnement et ce qu'ils aimeraient changer ou voir changer. Je cherche à bien comprendre les motivations des individus, leurs points de vue généraux, leurs avis hors contexte. Ces entretiens permettent une analyse des discours (et pas de pratiques effectives ni de réactions directes à l'environnement) qui trouve un équilibre entre auto-analyse des pratiques et points de vue sociétaux. Ainsi, ils donnent accès aux arguments moraux, politiques, de justice qui sont exprimés par les interrogés. Parlent-ils d'eux ou des autres ? Justifient-ils leur utilisation de la voiture par choix ou par défaut ? Y a-t-il une différence entre les arguments pro et anti-voitures des personnes qui ne possèdent pas de voiture et de ceux qui en possèdent une ? Ces informations constituent des éléments de réponse aux questions et hypothèses posées en Introduction.

Les individus ne peuvent pas prédire ni se souvenir de leur comportement, la manière dont ils se souviennent ou se projettent dépend de ce qu'ils vivent au moment où ils sont interrogés (Eliasson 2015). Ce constat pourrait représenter un biais évident pour mon travail : les individus n'agissent pas toujours en suivant leurs projets, et il y aurait une différence significative entre ce qu'ils énoncent, prévoient de faire, et ce qu'ils

font réellement. Un autre biais réside dans la tension entre le regard orthodoxe sur ce que peut attendre l'individu et les pratiques effectives (Buhler 2012, p. 176). Les choix sont notamment guidés par ce que l'on pense être bien. Ainsi, il devient intéressant de connaître ce que l'interrogé pense être la *bonne* réponse (ibid.).

Nous avons interrogé leur perception de leur mobilité, leurs attentes et ce qui les empêche d'y accéder. Nous leur avons également demandé de nous décrire des futurs : celui qu'ils souhaiteraient, celui qu'ils prévoient et un hypothétique futur sans voiture. L'objectif est de connaître la plus grande diversité possible de rapports au territoire, de rapports à la voiture, de pratiques et d'aspirations en termes de mobilité. Parmi elles se trouvent peut-être des pratiques émergentes, des signes de l'évolution de la mobilité.

2.1.2. DÉROULEMENT DES ENTRETIENS

Les entretiens ont lieu au domicile des enquêtés, sur leur lieu de travail, ou dans un café. Chacun a été entièrement enregistré puis retranscrit et analysé. Pendant une heure environ, le participant nous livre sa façon de percevoir la voiture et, plus largement, l'impact de la mobilité sur son mode de vie. Les entretiens prennent la forme d'une discussion relativement spontanée, que les enquêteurs relancent pour qu'elle suive un cheminement progressif du présent au futur, de l'individu à l'acteur, des pratiques aux lieux qui les soutiennent (cf. grille d'entretien en annexe). À l'instar de Buhler (2012), pour éviter la rationalisation *a posteriori*, « nous avons décidé d'aborder dans un premier temps des éléments factuels et très précis, qui incitent la personne à rester sur un registre purement descriptif ». Ainsi, trois étapes jalonnent chaque entretien.

- le contexte. Chaque entretien débute par une retranscription des pratiques actuelles et passées de la personne. Nous établissons un historique de mobilité et le parcours résidentiel, questionnons le choix du lieu de vie actuel. La volonté, au-delà des informations récoltées, est de délier la parole en abordant des sujets *connus*.
- les attentes. La deuxième étape est consacrée aux aspirations et directement liée à ce qui a été dit lors de la première étape. Quelles frustrations les enquêtés rencontrent-ils ? Quelles améliorations sont souhaitées ?
- les projections. Le futur est interrogé selon trois modalités : probable (que pensez-vous qu'il va arriver ?), souhaitable (que souhaitez-vous qu'il arrive ?), et expérimental (imaginez-vous un monde sans voiture, à quelles conditions ? Quelles seraient les améliorations, détériorations ?). Ainsi, nous décelons les capacités ou non des usagers à adapter leur univers de cohérence à un monde sans voiture. Cela dépendra à la fois des compétences propres à l'individu et du champ des possibles de l'environnement.

Cette technique d'entretien semi-dirigé, parce qu'elle est mise en œuvre par trois enquêteurs différents, induit des inégalités de traitement des sujets. Nous avons par exemple remarqué que les déplacements professionnels sont parfois abordés et d'autres fois non. Par ailleurs il est difficile de distinguer les déplacements par types (travail, loisir, etc.) chez les personnes sans activité professionnelle.

Toute idée moralisatrice ou culpabilisante est exclue, pour ne pas permettre à l'interrogé d'orienter son discours *pour faire juste* et ainsi avoir accès aux vraies raisons des choix modaux (ibid., p. 189). En effet, « l'écueil principal à éviter pour le chercheur est celui de laisser penser aux enquêtés qu'ils devraient se justifier en effectuant une "rationalisation a posteriori" » (Buhler 2012, p. 175). Le projet de recherche est présenté sans préciser la portée du projet, sans être à aucun moment moralisateur.

Tout au long de l'entretien, différents documents sont remplis.

- des cartes. Les interrogés ont l'occasion de situer les lieux dont ils parlent sur des cartes à différentes échelles.
- un historique de mobilité. Il permet d'avoir une idée des modes de transport que la personne a pratiqués dans sa vie. Il est basé sur les souvenirs *sur le vif* des interrogés, il convient donc de considérer le discours en tant que tel plutôt que les pratiques dont il fait l'objet. Tout ce que l'interrogé raconte sur son passé n'est pas vérifiable. Nous notons des niveaux de détail inégaux dans les historiques de mobilité, selon la personne qui mène l'entretien, l'état d'avancement de l'enquête et le niveau de coopération de l'interrogé.
- une journée type. Elle nous donne des informations sur les déplacements quotidiens de la personne interrogée.
- un graphique. Le participant se positionne sur l'importance qu'il donne à la voiture dans sa vie.
- une photo. Nous photographions finalement le mode de transport auquel la personne s'identifie le plus.

2.1.3. ÉCHANTILLONNAGE

Au total, 45 entretiens ont été menés (cf. tabl. 7.1. et 7.2. en annexe), auxquels s'ajoutent deux tests réalisés en amont. Notre panel n'a pas de représentativité statistique, mais il comprend des personnes aux pratiques de mobilités les plus diverses possible. Les participants ont été recrutés selon la méthode de proche en proche : les personnes interrogées nous ont orientés vers d'autres, ce qui nous a permis de dépasser notre cercle de connaissances et de constituer un échantillon socialement diversifié (Buhler 2012, p. 180). Tous les enquêtés habitent la Suisse (fig. 2.1.). Une dizaine d'entre eux vit dans la région de Zurich et une trentaine sur l'arc lémanique (fig. 2.2. et 2.3.). Trois habitent des zones isolées, non urbanisées. J'emploie le verbe « habiter » dans un sens Heideggerien. Ainsi, les individus habitent chacun de leurs lieux de vie lorsqu'ils y sont présents. Il serait donc désuet de les qualifier par le seul gradient d'urbanité de leur lieu de résidence. De plus, il n'y a plus d'opposition ville/campagne, mais une culture commune et « les frontières morphologiques des villes ne correspondent plus du tout à leurs frontières fonctionnelles » (Kaufmann 2008, p. 64). Les habitants passent facilement d'un gradient à l'autre. Lorsque l'on cherche à définir un gradient d'urbanité, la question de l'échelle de lecture se pose également. Dans la majorité des cas, une même commune regroupe différentes typologies, allant du centre-ville dense et avec une forte diversité de fonctions, aux zones villas, peu denses et monofonctionnelles, en passant par des zones artisanales ou commerciales, ou des industries. Par exemple, au sein même du *type* périurbain, l'INSEE distingue trois types de communes : les communes centrales, résidentielles et rurales (Charmes 2011). Et même ces sous-catégories apparaissent comme insuffisantes. Pour Charmes (ibid., p. 44), « réduire la diversité de près de 20 000 communes [périurbaines, en France] à trois grands types conduit inévitablement à des simplifications qui peuvent paraître abusives ». Pour illustrer la diversité des lieux de vie des participants à l'enquête, j'ai choisi de représenter leurs lieux de résidence et de travail (s'ils existent) sur une carte de la Suisse, mais ces données ne seront plus analysées par la suite.

Les participants ont entre 17 et 98 ans au moment de l'enquête. L'échantillonnage se répartit dans tous les gradients d'urbanité. Nous procédons par entretiens contextualisés géographiquement, qui permettent la mise en relation d'un discours avec un territoire. Avant chaque entretien, nous prenons connaissance des principaux moyens d'accès au logement de l'interrogé, la fréquence et l'emplacement des arrêts

FIGURE 2.1.
Répartition de l'échantillonnage

1. RAPPORT HOMMES-FEMMES
H : hommes
F : femmes

2. LIEU DE RÉSIDENCE
L : Lausanne
Z : Zurich
A : autre

3. STATUT
AO : actifs occupés
TP : temps partiel
A : autre (retraités, étudiants)

4. CATÉGORIE D'ÂGE
1: 15-24
2: 25-44
3: 45-64
4: > 65

5. POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE

6. POSSESSION D'AU MOINS UN VÉHICULE, PARMI CEUX QUI POSSÈDENT LE PERMIS DE CONDUIRE

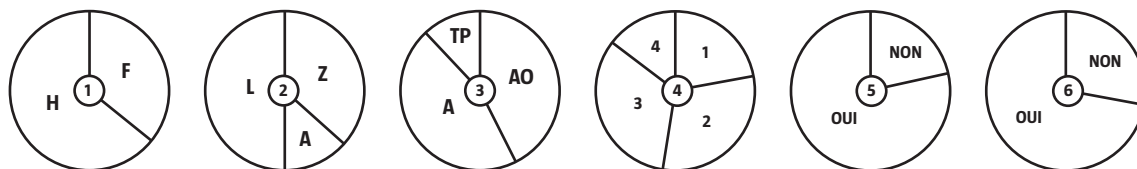
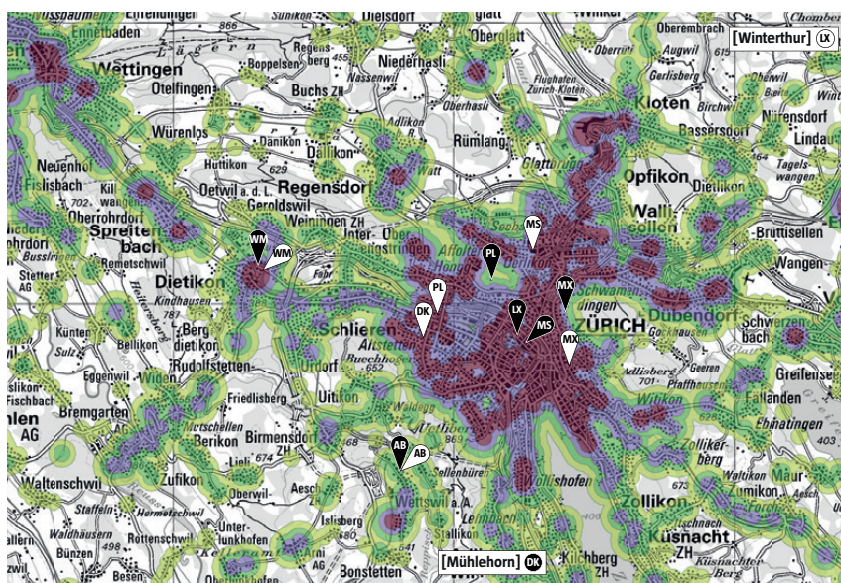


FIGURE 2.2.
Situation des lieux de résidence et de travail des participants habitant l'agglomération zurichoise, selon la qualité de desserte en transport en commun. D'après une carte du guichet cartographique de la Confédération suisse (<https://map.geo.admin.ch>)

FIGURE 2.3.
Situation des lieux de résidence et de travail des participants habitant l'arc lémanique, selon la qualité de desserte en transport en commun. D'après une carte du guichet cartographique de la Confédération suisse (<https://map.geo.admin.ch>)



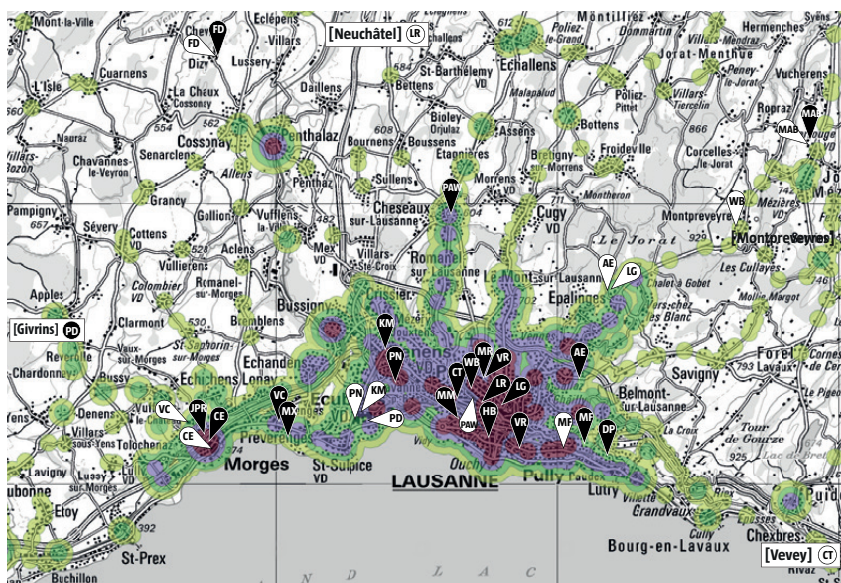
LÉGENDE

- Classe A : très bonne desserte
- Classe B : bonne desserte
- Classe C : desserte moyenne
- Classe D : faible desserte

Le calcul des niveaux est automatisé, à partir des données de l'horaire électronique des entreprises suisses de transport (HAFAS)

- Emplacement du lieu de travail
- Emplacement du lieu de résidence

Échelle 1:200 000



de TC ainsi que les lieux desservis. Nous nous tenons informés des services disponibles sur le périmètre (livraison de courses à domicile, vélos en libre-service, etc.), afin de pouvoir relancer la personne sur des points liés directement à son lieu de vie. Notre connaissance des lieux fréquentés par les interrogés n'est pas la même pour chaque cas. Les relances ne sont donc pas toujours précises et approfondies.

2.1.4. OUTILS D'ANALYSE

Sur les 45 entretiens menés, huit ont été jugés non valides, pour diverses raisons : entretien trop court, personne habitant hors du périmètre ou contenu redondant avec un autre entretien. Ainsi, le corpus est constitué de 37 entretiens.

« Le travail de mise en équivalence est toujours un travail de destruction de la singularité. Et c'est toujours la singularité qui a raison. Mais le travail de construction du social est un travail de mise en équivalence, de construction d'ensembles plus larges, à partir de la singularité. » Boltanski 2010, 1:07:35

L'enjeu va être de catégoriser sans désingulariser (Boltanski 2010). Pour cela, les transcriptions des entretiens jugés valables et comparables sont entrées dans le logiciel Atlas.ti (fig. 2.4.), utilisé pour l'analyse. Cet outil permet de coder des citations, qui peuvent ensuite être rassemblées selon des critères choisis. Cette capacité du logiciel facilite le recoupement des informations. Le logiciel permet à la fois une analyse par thèmes abordés et une analyse par document (donc par entretien, car chaque document est la transcription d'un entretien). Les transcriptions sont classées par groupes, selon le sexe, l'âge, l'accessibilité du ou des lieu(-x) de vie (en TC et par la route, d'après le guichet cartographique de la Confédération helvétique), la possession ou non d'un permis de conduire et d'une voiture, s'ils conduisent régulièrement ou non et la zone où a été mené l'entretien (Lausanne et alentours, Zurich et alentours, Genève et alentours, autres : Dizy, Marécottes, etc.). Toutes ces informations sont rassemblées sur un tableau Excel. J'ai codé environ 2800 citations, la plupart du temps dans plusieurs catégories. Certaines ont été connectées avec d'autres, qu'elles prolongeaient ou contredisaient. Devant la quantité de données à disposition, il est indispensable de changer d'échelle pour extraire des éléments pertinents. J'ai formulé des requêtes précises et créé des sous-groupes d'idées, fabriquant un corpus à un niveau intermédiaire, entre empirique et théorique. Afin d'extraire les informations en lien avec les questions de recherche, j'ai défini trois groupes de codes (tabl. 2.1.).

Je distingue les faits quantifiables (l'accessibilité en TC à un lieu, le temps de parcours, le coût d'un abonnement de TC, etc.) et leurs interprétations (soit les « données subjectives » issues du discours de l'interrogé). Des éléments observés lors de la rencontre et l'articulation des arguments sont source d'informations (contradictions ou non, propension à imaginer d'autres pratiques que la leur, etc.).

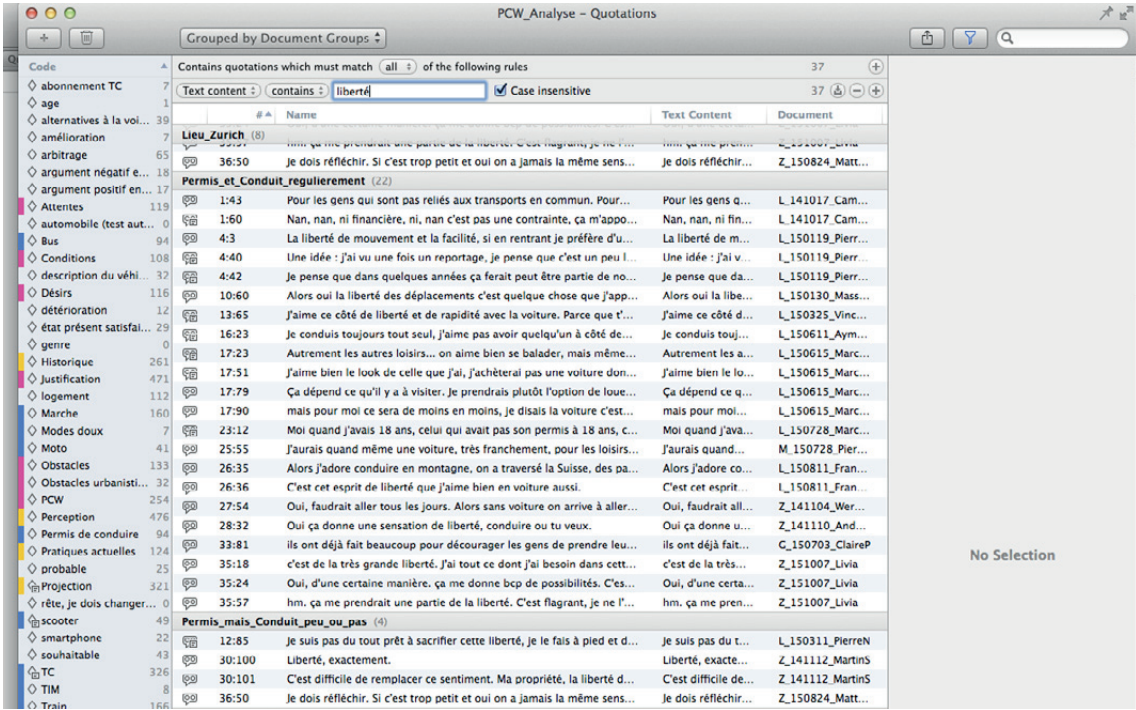
2.2. ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS : RÉSULTATS

Cette sous-partie du chapitre 2 présente les résultats de l'analyse des entretiens individuels d'habitants (cf. 2.1.). Qu'est-ce qui entraîne un changement de pratiques de mobilité ? Pour répondre à cette question, nous allons dans un premier temps explorer les variations d'usages (2.2.1). Nous verrons que les attentes font partie des facteurs de choix des pratiques. Ainsi, en connaître les caractéristiques apporte une meilleure compréhension des mécanismes de choix (2.2.2.). Les entretiens donnent des clés de lecture du rapport des individus au territoire, et en particulier à l'espace public. Ces informations constituent des pistes vers la pratique d'un urbanisme de l'entre-deux (2.2.3.).

TABLEAU 2.1.
Les principaux groupes de codes et leurs contenus

GROUPE DE CODES	CODE
Situation dans le temps	passé (historiques de mobilité, de résidence)
	présent (pratiques actuelles)
	futur (projections dans un futur probable, souhaitable puis sans voiture)
Modes de transport	modes doux (marche, vélo)
	transports en commun (bus, train)
	transports individuels motorisés (voiture, moto, scooter/mobylette)
Attentes (par rapport à l'état actuel de ses pratiques et plus largement)	conditions pour changer sa pratique
	désirs
	justifications
	obstacles
	PostCarWorld (quand la personne se projette dans un monde sans voiture)
	perception (lorsqu'il s'agit d'impressions pas forcément fondées sur des faits objectifs)

FIGURE 2.4.
Capture d'écran du logiciel *Atlas.ti*



2.2.1. VARIATIONS D'USAGES

Lors de la première étape des entretiens, en établissant avec les interrogés leurs historiques de mobilité, nous avons accédé à une connaissance des contextes, des rapports à la voiture et des évolutions en cours en termes de mobilité. Connaître le passé et le présent est important pour interpréter les projections dans le futur, qui font l'objet de la troisième étape des entretiens. Dans un premier temps, nous allons explorer les rapports à la voiture des participants à l'enquête (a.). Ensuite, nous identifierons les leviers de changements passés (b.). Enfin, nous verrons comment les habitants réduisent les dissonances au moment de choisir une pratique de mobilité (c.).

a. Convergences et divergences dans les rapports à la voiture

Dans de nombreuses situations, la voiture est perçue par les habitants comme agrandissant le champ des possibles : elle *permet* davantage qu'elle ne contraint. Posséder un véhicule est considéré comme un luxe¹, il apporte du confort² et facilite l'organisation de la vie quotidienne. Une autre raison de la popularité de la voiture serait sa capacité à combler un manque, à compenser des frustrations.

Dans notre échantillon, la dépendance automobile est liée au choix de résider dans des lieux relativement isolés et peu desservis par les TC³, qui offre certaines qualités : pas de vis-à-vis, pas de voisin, du calme, la nature, de grands espaces, etc. Toutefois, même les personnes qui se disent satisfaites de ne pas posséder de voiture se retrouvent dans des situations où la voiture leur semble être la seule solution.

L'utilisation de la voiture n'est pas liée à un gradient d'urbanité ni à un niveau d'accessibilité en TC. En effet, l'existence d'alternatives jugées attractives ne présage pas pour autant un abandon de la voiture. Les individus veulent garder la possibilité de prendre la voiture, mais s'ils étaient contraints de s'en passer, la plupart estiment qu'ils s'adapteraient sans grand désagrément. Pour la majorité d'entre eux, se passer de voiture en semaine ne demanderait pas de grand changement de mode de vie (ils se rendent déjà sur leur lieu de travail à pied ou en TC, ou ils pourraient le faire sans trop d'effort). En revanche, ils conduisent les soirs et week-ends pour leurs loisirs et autres activités, ce qui leur permet de se rendre dans des endroits mal connectés en transports en commun (TC) – trop loin pour s'y rendre autrement – ou d'emporter avec eux certaines affaires encombrantes (par exemple pour aller skier). Ils se sentent capables de vivre sans voiture, mais n'en ont pas envie car cela représente l'abandon à contrecœur d'un certain nombre de pratiques qu'ils apprécient.

L'emploi de la voiture peut être justifié par une mauvaise appréciation des alternatives. Le bus et le métro, par exemple, sont impopulaires auprès de personnes aux profils de mobilité très variés⁴.

Concordancier

Recueil de toutes les phrases d'un corpus dans lesquelles apparaît une même notion.

¹ « Euh, je réfléchis... Bon il y a quand même, économiquement, c'est assez cher [d'avoir une voiture]. Entre guillemets j'ai les moyens, ça me pose pas de problème. Mais je suis conscient que c'est cher. On a deux voitures, c'est un luxe. Clair et net. Mais on est conscient et c'est voulu. S'il y a par contre un jour, économiquement ça deviendrait un problème, bah, on va supprimer une voiture. » MR53

« J'avais déjà une voiture avant, et puis c'était surtout pour le travail, pour le week-end, parce qu'on pouvait se le permettre [financièrement]. » WB63

² « Bah, ce serait intéressant pour des raisons écologiques, de se dire que je n'ai pas de voiture. Maintenant, de nouveau, je pense que j'ai trouvé un assez bon compromis entre le respect de l'environnement et le confort qu'amène une voiture. » J-P42

³ « Après c'est une question, c'est le rapport entre les déplacements du week-end et de la semaine. Donc, y a beaucoup de gens qui habitent là-haut, que parce que c'est moins cher qu'en bas. Moi je suis allé

là-haut parce que c'est plus proche du haut [des montagnes]. Donc moi j'adore courir dans la montagne, je fais beaucoup de ski de fond, [...]. Rationnellement, on va skier deux fois par week-end et on va travailler cinq fois par semaine, rationnellement ça a du sens d'être en bas, mais c'est plus une question, moi j'avais envie d'être en haut. » PD54

« Là [à la campagne] tu n'as personne qui te fait chier, il y a pas de voitures qui circulent devant la maison. » DK18

« Ouais, je suis contente de ne pas tout avoir ici [dans le village où elle réside]. Plus rural avec le boulanger, ça suffit devant la porte. Ces grands centres commerciaux me dérangent. »

⁴ « J'aime pas le bus, parce que leur politique est l'inverse des CFF. T'es considéré comme malhonnête *a priori*. C'est scandaleux. C'est la police parallèle. [...] Je déteste, c'est pas normal. » Dominique

« Le métro c'est pas agréable, je crois que c'est le pire moyen de transport qui existe. » PN25

Les concordanciers établis sur la base des transcriptions des entretiens révèlent une association des notions de *liberté*, *indépendan-t/-ce* et individu-el/-aliste/-isme avec *voiture*, que ce soit dans un sens péjoratif ou mélioratif. Toutefois, les termes *indépendance* et *liberté*, s'ils sont majoritairement associés à la voiture, sont aussi reliés à la marche dans les discours des personnes âgées, lorsqu'elles ne peuvent plus ou prévoient de ne plus pouvoir conduire. Ainsi, les modalités du rapport à la voiture dépendent d'une capacité à en disposer.

Les habitants n'aiment pas se présenter comme dépendants à la voiture. Ils considèrent qu'elle leur apporte de la liberté plutôt que des contraintes. Ainsi, les arguments justifiant leur pratique automobile sont de l'ordre du confort, du plaisir, de la facilité. Ces arguments se heurtent à des injonctions à réduire l'utilisation de la voiture en raison de ses impacts négatifs. Il se crée alors une dissonance entre le désir de se montrer libre de ses choix et le choix d'une pratique controversée.

b. Moyens mis en œuvre pour réduire les dissonances

L'expression d'un désir de changement n'est pas forcément liée à une remise en question de ses propres pratiques. Des interrogés attendent un changement dont ils ne seraient pas acteurs, soit parce qu'ils ne souhaitent pas l'exécuter, soit parce qu'ils estiment que leur comportement est *juste*. Ces postures permettent de réduire les dissonances internes.

Des participants font la différence entre leur espace individuel et l'espace sociétal. Ils souhaitent une évolution de la société contraire à leurs modes de vie. Par exemple, l'un des participants veut pouvoir continuer à être libre de ses déplacements tout en souhaitant une diminution du nombre de déplacements des autres personnes⁵. Un autre habite une villa dans un petit village au pied du Jura et fait des recommandations complètement différentes de son mode de vie⁶.

Certains interrogés n'ont pas envie de faire eux l'effort de changer si les autres ne le font pas⁷. L'aspect écologique illustre bien cette posture. Quasiment tous les participants à cette enquête estiment que la mobilité cause des désagréments écologiques. L'aspect polluant de la voiture est présenté comme gênant par des personnes se déplaçant en voiture individuelle comme par les autres. Cependant, il n'est jamais l'élément déclencheur d'un report modal, à une exception près⁸.

⁵ « D'un côté c'est le fait de pouvoir avancer et de pouvoir choisir où aller, comment. Ça, c'est très beau. Et ce qui n'est pas beau c'est que l'homme bouge trop. Il devrait moins bouger. C'est pour ça que je trouve que l'invention de l'ordinateur n'est pas si mal que ça, les jeux sur l'ordi, tu peux mener ta vie depuis un point [rit]. L'internet, ce n'est pas mal. Il y a moins de gens dans les rues, dehors il y a plus d'espace. Pour moi ça serait bien de vivre dans un pays où il y a encore de l'espace. » PL50

⁶ « Disons les tendances qu'on entend, qu'il faut loger plus de gens en centre-ville pour réduire la mobilité, ça a beaucoup de sens pour moi, ça rend les villes plus vivantes. Comme quoi on peut distribuer, y a pas mal d'entreprises par là, pour finir les gens peuvent habiter là sans se masser sur les deux goulets entre Lausanne et puis Genève. Soit rapprocher les gens des lieux de travail soit distribuer les lieux de travail sur l'ensemble du territoire, ça a beaucoup de sens pour moi aussi. » PD54

⁷ « Si c'est seulement moi qui le fais, ça ne sert à rien donc je n'ai pas envie de faire l'effort. » MR53

« On pourrait d'aujourd'hui à demain renoncer à la voiture, s'il faut. Mais ce n'est pas que nous. Il y a plusieurs millions qui devraient aussi être de la partie. » WM72

« Nan, si plus personne n'a de voiture, je m'en séparerai. Si plus personne n'a le droit de voiture... » KM21

« Mais si tout le monde est comme moi, je m'adapte quoi. C'est la société, donc bon on fait comme ça. » LG24

⁸ « C'était progressif. J'ai eu un choc en 1978, un film qui s'appelle Laissez-les vivre. Un des premiers films écolos. [...] C'était un choc. Donc ça a déclenché mes premières idées. » Dominique

« [Se passer totalement de voiture,] ça remet trop de choses en question : le confort, les habitudes prises, les habitudes sociales. Dès que tu es un peu radical, tu te coupes du monde, les gens ne veulent pas se couper du monde, ce que je comprends très bien ?! Je ne vois rien d'autre qu'un événement. » Dominique

Face à cette prise de conscience, une approche est de ne pas tenir compte de l'impact environnemental de ses pratiques, en se disant concerné par la question⁹ ou non¹⁰. Il s'agit d'assumer que l'on n'a pas envie de changer¹¹, quitte à ce que notre pratique ne corresponde pas tout à fait aux valeurs que l'on énonce, qui deviennent alors des injonctions. Une personne prend sa voiture pour aller promener son chien tout en considérant cela paradoxal¹². Plutôt que de réduire leur usage de l'automobile, des automobilistes ont tendance à attendre la popularisation de voitures *non polluantes*, ce qui réduirait la dissonance entre leur pratique automobile et leurs valeurs. Les améliorations qu'ils formulent sont en général de l'ordre de la technique¹³, ils attendent que la technologie minimise ce qu'ils perçoivent comme des défauts dans leurs pratiques de mobilité.

Une autre posture est d'adapter ses pratiques à ce que l'on pense souhaitable. Dans ce cas, le participant prend un point de vue extérieur sur la société dans laquelle il évolue, il en parle comme s'il l'observait sans en faire partie, souvent pour livrer une vision négative de ceux qu'il estime différents de lui. Le désir de *la population* est autre que le sien¹⁴. La personne peut s'estimer sensibilisée aux questions environnementales et ne pas s'attendre à une prise de conscience écologique générale¹⁵. Elle peut être pessimiste quant à une diminution de la place de la voiture dans le monde¹⁶ et en même temps percevoir un report modal de la voiture à d'autres moyens de transport¹⁷, ou encore distinguer la vision de chercheurs et d'autorités – vers une diminution de la place de la voiture – et celle d'habitants qui n'ont pas envie de changer¹⁸. Dans ce dernier exemple, l'interrogé parle de son propre cas pour illustrer son propos. Chaque individu se positionne avec plus ou moins de mauvaise conscience et plus ou moins d'efforts pour faire correspondre ses actions à ses valeurs. Par exemple, pour

⁹ « Quelque part je vis comme je vis j'ai pris ces options, c'est pas que des raisons écologiques, c'est aussi des raisons matérielles, je suis certain que rouler en Mobility c'est moins cher. » RC52

« Pourtant aujourd'hui avec toutes ces histoires d'écologie, etc. Ça a jamais été un facteur d'ailleurs pour pas prendre la voiture. Je suis très content que ça le fasse, mais je le fais pas pour ça. » PN25

¹⁰ « Pour être tout à fait franc, je ne suis pas du tout sensibilisé par ça [impact environnemental de l'aspect polluant de la voiture]. Autrement j'irais chercher mon pain à pied. Pour l'instant ça m'a pas encore sensibilisé assez. » P-A49

« Moi je suis pas écolo, loin de là. » M-A51

« Je suis pas une grande écologiste, faut pas que tu penses que je suis une grande écologiste ou quoi, mais loin de là, vraiment. » LG24

¹¹ « Pour moi, il faut un mix de tout quand même. TC plus style Mobility quand même proche de chez moi... [...] Nan, mais... C'est pas vrai, parce que maintenant j'ai envie de ma voiture. Tout dépend de l'évolution du trafic. Bah [dans l'idéal] il serait comme il y a trente ans, c'est-à-dire moins de voitures. » MR53

¹² « Ben, je veux pas non plus aller me promener au même endroit tous les jours. Souvent, je prends la voiture pour aller quelque part ou bien je rencontre une amie pour aller me promener avec elle [rit]. Je prends la voiture pour aller marcher avec mon chien, c'est comme ça. » AB43

¹³ « Une alternative serait les véhicules électriques, mais il y aurait toujours quatre roues. » AB43

¹⁴ « Enfin, on a refusé il y a quelques années une initiative pour quatre dimanche sans voiture, à mon grand regret évidemment, moi j'aurais trouvé juste génial de pouvoir dire je vais me balader, faire du roller sur l'autoroute. » J-P42

¹⁵ « Tant qu'il y aura du pétrole, les gens vont continuer à utiliser la voiture un peu inconsciemment. » LR24

¹⁶ « C'est tellement ancré, il y a tellement de gens qui ne jurent que par la voiture » LR24

« Le problème c'est que pour moi l'homme il arrête jamais de faire ses conneries que le jour où il est face contre le mur et qu'il peut plus avancer parce que le problème qu'il a fait il est trop gros. » FD31

¹⁷ « J'ai l'impression que comme il y a de plus en plus de problèmes et qu'il y a une prise de conscience sur les problèmes environnementaux, je pense qu'il y a de plus en plus de gens qui utilisent des voitures électriques, ou justement le vélo, donc je pense qu'il y aura de plus en plus ce genre de moyens de transport d'un côté, ou alors des trucs où on fait payer moins cher les TC pour essayer de désengorger, que les gens utilisent moins leur voiture. » LR24

¹⁸ « C'est pas ce que je souhaiterais [que la voiture disparaisse]. Mais ce qui risque de se passer, disons quand tu parles avec les gens de l'EPFL, avec les autorités, t'as l'impression qu'ils essaient de diminuer, de favoriser le train, même au niveau du territoire j'ai l'impression. Mais si tu parles vraiment avec les gens, y a une personne qui est prêt à faire ça. Personne. [...] Et bah, je pense que je suis un bon exemple de ça. Je suis pas du tout prêt à sacrifier cette liberté, je le fais à pied et du coup je peux dire que je le fais pas en voiture. Mais honnêtement, si j'avais le choix et que je pouvais pas le faire à pied je crois que je le ferais en voiture. Le choix il serait vite fait. Même si je serais pas fier de moi. » PN25

réduire les dissonances entre son utilisation de la voiture et sa conscience écologique, J-P42 se rend sur son lieu de travail en train et a acheté une voiture hybride pour ses autres déplacements. Il se dit satisfait du compromis. PL50 vit seul en forêt, mais à proximité du centre-ville de Zurich. Il estime avoir trouvé le parfait compromis quant à son lieu de résidence. Certains participants jugent leur comportement comme étant conforme à ce qui *est attendu*¹⁹, ou considèrent avoir des *raisons valables* pour se comporter autrement que selon les valeurs qu'ils édictent. Parmi notre échantillon, plusieurs personnes pensent que *les autres* n'adaptent pas spontanément leurs pratiques pour améliorer les conditions actuelles²⁰. Ces *autres* conduisent mal²¹, ils considèrent le permis de conduire comme un symbole du passage à l'âge adulte²², sans la voiture, ils seraient plus²³ ou moins déprimés²⁴ qu'aujourd'hui. Ces *autres* sont catégorisés : *les jeunes*²⁵, *les étrangers*²⁶, *les automobilistes*²⁷.

En parlant des autres, ces personnes parlent aussi un peu d'elles-mêmes. Dans certains cas, l'ambiguïté ressentie par l'interrogé apparaît très clairement dans le discours. Le fait de se positionner dans la société par rapport à la voiture peut être jugé négativement²⁸ en même temps qu'apprécié. Les alternatives à la voiture peuvent être jugées valables, en même temps la voiture vue comme une fatalité ou une banalité²⁹. *Les autres* se voient reprocher le caractère « non écologique » de leurs comportements, bien qu'il apparaisse comme secondaire à la personne qui le dénonce³⁰. Il est arrivé que les pratiques d'autres personnes soient d'abord critiquées, avant que la personne ne réalise qu'elles sont similaires aux siennes³¹. Face à *ces autres* qui agissent *mal*, ses propres pratiques sont parfois justifiées par des circonstances jugées *majeures*³², comme le fait d'avoir des enfants à charge ou d'habiter loin de son lieu de travail. Là encore, cette posture permet de faire coexister ses intérêts

¹⁹ « Vraiment, en termes de densification ça me dérange pas. De toute façon, ça va être obligatoire. On peut pas mettre les habitants de Genève sur Mars. » TV41

²⁰ « Ils ont déjà fait beaucoup pour décourager les gens de prendre leur voiture, les parkings sont très chers, mais les gens continuent à prendre leur voiture, parce que la liberté individuelle, elle prime sur... » CP40

²¹ « Les autres automobilistes, je trouve ça devient de pire en pire. Ils savent pas conduire. [...] Nan, mais bon, il y a 35 ans que j'ai le permis. J'estime être un bon conducteur : quand j'accélère, la fraction de seconde, je pars tout de suite. Maintenant, je trouve que le temps de départ quand ça devient vert, ça devient juste la folie. » MR53

²² « J'ai l'impression que pour la plupart des gens, c'est vraiment le passage à l'âge adulte, c'est quand t'as ton permis. Cette indépendance que ça procure, cette libération, sortir du joug des parents un peu. Mais ceux qui disent ça c'est ceux qui ont pas le reste. Quand tu travailles, que t'as un métier qui est à toi, que tu as fini tes études, là t'es un adulte tu vois. Ceux qui ont besoin de dire qu'ils ont le permis pour être des adultes, c'est que c'est encore des gamins. » VC24

²³ « [Dans un monde sans voiture] il y aurait moins de marchandise, il faudrait te limiter beaucoup, moins de produits. Mais tu aurais beaucoup plus de temps. Mais qu'est-ce que tu fais avec ce temps si tu n'as pas de produits ? Beaucoup deviendraient dépressifs. [...] D'abord il y aurait une dépression de dix semaines et puis tout à coup ils remarqueraient que c'est beau ainsi. » PL50

²⁴ « Les gens feraient plus de vélo, plus de sport, les gens seraient moins gros donc moins en dépression, car combien de personnes sont en dépression à cause qu'ils sont gros. » KM21

²⁵ « Ceux à 20 ans : un salaire haut et une voiture, vite. C'est le mieux, non ? Pas de solidarité, pas de politique. [...] Liberté, exactement. [...] C'est difficile de remplacer ce sentiment. [...] Il me semble que toute la société devient bizarre. Les jeunes deviennent bizarres, mais pas tous. C'est juste pour [baisser les fenêtres en été et montrer leurs cinq *powerboosters*] qu'ils circulent ici, pour montrer qu'ils ont une voiture chère, une chaîne chère, pour montrer de la musique. Montrer quelque chose, s'exprimer. » MS58

²⁶ « Mes chers amis dans ce quartier ils viennent de Sri Lanka, ils viennent de la guerre, de la pauvreté et ici ils ont une Mercedes. [...] Oui d'une certaine manière [il se réjouit pour eux]. Ça leur appartient, ils sont encore dans un autre monde. » MS58

²⁷ « Je crois que les gens accepteraient encore plus d'attente [dans les embouteillages] plutôt que de renoncer à leur voiture [réfléchit]. On veut quand même pas être avec d'autres gens dans un tram et se laisser dicter par où passer ! » MS58

²⁸ « Oui c'est très important [d'avoir une belle voiture] pour les gens, pour la société. Souvent, c'est un symbole de statut social. Si tu regardes qui contracte un leasing, et qui conduit quelle voiture, il faut se poser des questions... » AB43

« Le visuel [de sa propre voiture] doit correspondre, mais pas pour aller se montrer [...] ça va, en fait il n'est pas ce type [son mari]. Elle lui a plu [leur voiture], mais ce n'est pas pour frimer. Mais ça lui a fait plaisir. Même si ce n'est pas super important. » AB43

« Ça correspond à ce que je suis, oui [sa voiture]. Je me sens bien d'être en route avec elle. » AB43

individuels et l'intérêt collectif. FD31 estime faire au mieux par rapport à ce qu'il lui est possible de faire et semble en accord avec ses pratiques, qu'il juge comme faisant partie d'une tendance générale³³. Il estime qu'il utiliserait moins sa voiture si la possibilité lui en était donnée, c'est-à-dire si le territoire était organisé de manière à pouvoir se déplacer efficacement autrement qu'en voiture.

La mentalité joue un rôle important dans la définition des pratiques³⁴. Elle est notamment liée aux aspirations. C'est pourquoi il convient de mieux comprendre les caractéristiques de ces dernières. L'enjeu pour les habitants est de trouver un compromis entre des intérêts divergents.

c. Leviers de changement

Divers effets d'époques sont apparus comme entrant en jeu dans le choix d'une pratique de mobilité. Les nouvelles technologies – et en particulier le smartphone – ont facilité la mobilité, quel que soit le mode de transport, sans toutefois suffire à déclencher de report modal. Le développement de services, dont les livraisons à domicile, ont quant à eux entraîné l'annulation de certains déplacements³⁵. L'économie du partage génère de nouvelles pratiques, qui en remplacent d'autres³⁶.

À plusieurs reprises la notion de *liberté* est associée à *individuel*, témoignant de l'attachement des individus à l'idée de pouvoir choisir leurs mouvements sans être dépendants d'autres personnes. Les individus ne veulent pas que l'on touche à leur liberté de choix de mobilité (la voiture en fait partie) ni de choix de lieu de résidence. Les changements souhaités peuvent être de l'ordre du contenu des activités³⁷, de l'emplacement d'un lieu d'activité, de la façon de s'y rendre, ou alors d'une amélioration du mode de transport.

²⁹ « Avant la voiture c'était 100 %, maintenant c'est descendu parce que je me dis ça fait aussi du bien de sortir, la voiture l'amener partout ça coûtait cher au niveau parking, au niveau tout, après j'en avais marre aussi de tout le temps ramener les gens que les gens me prennent pour des taxis. » KM21

« Après si j'ai un gros salaire, j'achèterai une belle voiture. [...] moi la voiture n'est pas quelque chose de très utile, donc avec ma femme, on aurait peut-être une voiture pour deux. J'ai besoin de ma voiture les week-ends. [...] Si j'ai des gosses j'irais les chercher en voiture, ça dépend. [...] après si mes gosses ils peuvent aller à l'école à pied, tant mieux, ça fait des économies. » KM21

³⁰ « Est-ce qu'il y a des choses où ce n'est pas nécessaire d'utiliser la voiture ? Oui ça se montre déjà dans le fait qu'on ne l'utilise pas tous les jours. On ne dit pas qu'il faut aller en voiture par défaut. On ne conduit pas n'importe où, on planifie des excursions. Et c'est toujours une question des coûts. En tant que retraité on ne peut pas dépenser plus qu'on reçoit, c'est logique. C'est pour ça qu'il y a certaines limites là. Je connais des gens qui ne s'intéressent pas aux questions écologiques, "je conduis, c'est mon droit". Là on regarde un peu, on ne conduit pas juste comme ça. » WM72

³¹ « Je sais pas si je peux émettre des jugements de valeur, mais je comprends pas comment les gens acceptent une situation pareille [de se déplacer au quotidien en voiture à Genève]. [Lorsqu'elle le faisait,] je me retrouvais dans les bouchons avec tous les pendulaires qui venaient depuis la frontière jusqu'au centre-ville. Je me suis dit que si j'avais une autre solution je le ferais. Est-ce que c'est le cas de tous les gens, j'en sais rien ! [...] Et moi aussi ça m'arrive de la prendre en

ville, et je me dis que je vais payer 15 CHF mon parking, mais là j'ai vraiment besoin de la prendre. » CP40

³² « La voiture [...], finalement je l'utilisais pas. Je vais pas dire que j'ai désappris, mais j'avais pas l'occasion de m'entraîner, du coup à chaque fois que je prenais la voiture, j'étais complètement paniquée parce que je m'entraînais pas assez. Du coup, j'ai commencé à la prendre plus régulièrement, mais c'était un peu paradoxal, j'aurais très bien pu ne pas la prendre. [...] J'ai commencé à faire de la ville, ce qui est complètement crétin, mais bon voilà, c'est comme ça. Après la suite, je vous l'ai dit, c'est avec les enfants et bon, en gros... » CP40

³³ « Je serais heureux sans voiture, si on me trouvait une solution. » FD31

³⁴ « Alors ce serait possible [ses lieux de vie sans voiture], mais ce serait pas possible avec la mentalité des gens aujourd'hui en fait. Les gens ils sont hyper attachés à leur voiture quand même, et ils aiment conduire, et ouais. » LG24

³⁵ « On va toujours faire les courses en voiture. Je dis ça, c'est pas vrai parce que nos habitudes ont changé. Maintenant on fait facilement avec le Shop.ch [livraison des courses à domicile]. Question de temps, et puis franchement on s'est rendu compte que ça nous rend bien service. On se fait livrer. On choisit le jour et ils viennent nous livrer. Ça, c'est quand même une différence de consommation. Avant on aimait bien aller au magasin, parce que c'était aussi une occasion de rencontrer des gens parce qu'on habitait dans le coin, maintenant on s'est rendu compte qu'on passait la moitié de notre temps à discuter en faisant les commissions et qu'en attendant on fait ça. »

Pour certains, le changement doit venir *d'en haut* : des autorités³⁸, de la science ou de la technologie³⁹. PN25 considère que les mesures prises par les autorités pour améliorer la qualité des alternatives à la voiture ne sont pas toujours suffisantes ni satisfaisantes⁴⁰.

Le changement intervient lorsque l'équilibre entre les différents facteurs est rompu. Si c'est un élément déclencheur qui provoque le report modal, il intervient souvent dans un contexte où les dissonances sont de plus en plus grandes entre les facteurs de choix. Il est alors bienvenu plutôt que subi. Les mesures dissuasives ou incitatives peuvent être à l'origine d'un report modal. Dans notre corpus, une nouvelle politique de stationnement sur le lieu de travail⁴¹, un tarif préférentiel pour le service de vélos électriques partagés ou de carsharing ou une augmentation du prix de l'abonnement de TC⁴² remplissent ce rôle. Dans tous les cas énoncés par les interrogés, la nouvelle pratique s'est révélée plus agréable que ce que l'individu avait prévu. L'essayer en a révélé des qualités insoupçonnées.

2.2.2. CARACTÉRISTIQUES DES ATTENTES

Nous venons de voir que les aspirations (ou attentes) font partie des leviers de changement. Elles constituent donc des indices quant à l'évolution de la mobilité. Les attentes sont virtuelles, elles se transforment en pratiques, qui en sont des actualisations. De l'analyse du corpus de transcriptions, j'ai extrait des informations ayant fait ressortir des caractéristiques des attentes : elles sont multifactorielles (a.), dynamiques (b.) et situées (c.).

³⁶ « Par contre je veux dire que la manière d'utiliser la voiture a énormément changé en cinq ans : c'est le covoiturage. » CT29

³⁷ « J'ai l'impression que moi si je pouvais ne pas bouger je ne bougerais pas. Je bougerais que pour mes loisirs comme tu l'as dit avant. » PN25

« Le monde parfait c'est moins de mobilité, moins de transport routier. Il serait plus de TC et beaucoup plus de postes de travail à domicile. En augmentant les travaux à domicile, on diminue les trajets, on diminue les routes. » P-M55

³⁸ « Le nombre de voitures risque encore d'augmenter. J'ai pas l'impression qu'il y a une partie de la population qui soit prête à mettre de côté sa voiture, donc qui "s'obstine" entre guillemets à prendre sa voiture, donc je pense que les autorités genevoises vont devoir prendre certaines mesures. Est-ce que ça va passer par la construction d'un pont sur la rade... » DS49

« Ça [le carsharing] pourrait potentiellement venir, mais seulement s'il y a une énorme prise de conscience, que ça vienne de l'État, quelque chose qui vienne pas vraiment des gens. [...] Honnêtement, le seul moyen je pense, c'est qu'il y ait une interdiction de l'État, ou vraiment une énorme prise de conscience de chaque personne qui se dise c'est pas possible. » LR24

« Je sais pas, les lois ont été faites à une époque où le moyen de transport de référence c'était la voiture. Peut-être que là y a aussi, il y a des choses à améliorer. » CP40

« Le gouvernement devrait intervenir et interdire certaines choses,

sinon ça continuera comme ça, parce que c'est trop confortable. Le trafic privé est quelque chose de très pénible dans les rues. » PL50

³⁹ « J'ai un diesel, du coup ça pollue pas mal. Mais c'est vrai que l'hybride, ça devient un peu à la mode, mais c'est très peu en pour cent des ventes de voitures. Je pense que c'est un peu trop tôt, on en est encore aux prémisses, on voit que c'est un centre de discussion. On parle des éoliennes qu'on veut mettre dans le Jura, sortir du nucléaire, Solar Impulse qui fait son tour du monde en avion propre, ce genre de choses, on arrive dans une génération, je pense, ou finalement l'homme, après tant de conneries, commence à prendre conscience que s'il ne fait pas quelque chose maintenant il va foutre définitivement en l'air sa planète. » VC24

⁴⁰ « En ce moment, ils ont lancé un truc qui s'appelle le bus urbain, qui rejoint Monthey, Collombey-Muraz, des villages qui sont proches. Ils essaient de créer une agglomération en fait. Ils ont créé des bus urbains qui passent à intervalles réguliers, toutes les 45 min, ce qui est une révolution. Et ils ont lancé ce truc, ils le financent à gros coup de millions et ils le rentabilisent pas, ils l'ont fait une année et on était tout content d'avoir ce bus enfin, mais ils disaient on verra l'année prochaine, mais ils l'ont pas rentabilisé du tout et les collectivités elles paient pour garder ce truc-là, qui est pas rentabilisé : la question c'est est-ce qu'en continuant en gardant l'offre on va changer les mentalités, donc il faut continuer à payer et un jour il sera rentabilisé, ou est-ce qu'il faut d'abord que les mentalités changent et après on fera un bus. Je pense que c'est tout le débat. Moi je le prenais, mais ce bus était vide. Quelques écoliers, parce qu'ils arrivent à avoir des accords avec les écoles pour que les écoliers le prennent, mais en dehors de ça, c'est vide, il y a des mamies qui vont faire leurs courses. Mais c'est tout. » PN25

a. Les attentes sont multifactorielles

Une pratique de mobilité n'est ni totalement choisie ni totalement contrainte, mais résulte d'une pondération entre divers facteurs. Dans les entretiens, de nombreux exemples attestent de cette pluralité de dimensions. Pour mieux comprendre de quoi il s'agit, revenons à présent sur certains d'entre eux.

L'appartenance à une tendance établie permet de justifier une pratique jugée discutable. L'origine est par exemple mise en avant dans deux entretiens, pour justifier d'une conduite sportive⁴³ ou enfreindre le Code de la route⁴⁴, alors que ces pratiques cherchent à dépasser un sentiment de frustration.

Lorsque les grandes tendances ne leur conviennent pas, certains interrogés agissent conformément à un avenir qu'ils souhaitent. Ainsi, ils réduisent la dissonance entre leurs valeurs et leurs pratiques, et posent en même temps les jalons d'un futur qu'ils contribuent à créer.

Dans notre échantillon, plusieurs personnes présentent d'apparentes contradictions entre leur discours et leurs pratiques de mobilité. Elles correspondent souvent à une dissonance entre l'intérêt général et ses intérêts particuliers. Les valeurs et actions communiquées lors des entretiens correspondent en général à l'une ou l'autre de ces tendances, avec lesquelles chacun compose. Ainsi, des aspirations individualistes (vouloir le meilleur pour soi) coexistent avec des aspirations collectives (une vision de société). Ce que l'individu pense être le mieux pour la société ne correspond pas forcément à ce qu'il souhaite pour lui⁴⁵.

Parmi les personnes ayant manifesté une satisfaction de l'état actuel, toutes ne parlent pas de la même chose. Certaines se disent satisfaites de leurs déplacements en voiture⁴⁶, d'autres de leurs déplacements en général – de la composition entre différents modes de transport – et d'autres encore se prononcent sur leur mode de vie, qui inclut les déplacements, mais également le choix des activités et de leurs emplacements (donc l'existence même des déplacements)⁴⁷. À l'inverse de ceux pour qui conduire leur voiture correspond à se comporter « comme tout le monde », pour

⁴¹ « Non, euh, bon alors avant j'avais un travail où j'avais besoin de la voiture, donc je l'utilisais tous les jours, forcément, et du coup c'était un réflexe quand je devais me déplacer, c'était un réflexe sans réfléchir. Après en venant travailler à Lausanne, bah au début je prenais ma voiture parce que je n'y avais pas particulièrement réfléchi, y a quand même la politique de la Ville de Lausanne qui a rendu de plus en plus difficile le parcage de longue durée qui y a été pour quelque chose vraiment, et puis à partir du moment... Je venais de moins en moins en voiture et puis au bout d'un moment, la logique, enfin la décision logique était que si je peux ne pas venir un, deux ou trois jours en voiture, je peux faire les cinq jours en train. » J-P42

⁴² « Le truc, c'est que moi je le fais toujours à pied, je prends jamais – enfin, je prenais le train [le métro], jusqu'à l'année passée. Et pour des raisons financières, j'ai décidé que je prenais plus le métro et en fin de compte, c'est ça aussi qui m'a fait réfléchir à ma manière de me déplacer. [...] Le déclin c'est que je suis passé cette année à la catégorie des plus de 25 ans, ça c'est horrible. [...] Ça m'a vraiment fait réfléchir à comment je faisais avant. D'ailleurs, si c'était progressif, je suis pas sûr que j'aurais changé les choses. Mais là, tu passes presque du simple au double. [...] Ça m'était déjà arrivé de me poser la question, [...] Souvent, j'ai dû rentrer à pied, [...] j'ai déjà fait le trajet [...] Mais euh, j'ai conclu que le métro, ça allait, finalement j'étais un peu dans cette routine. [...] Le métro, surtout aux heures où on le prend, c'est

horrible. En fin de compte, oui, tu peux venir une demi-heure ou une heure à l'avance, mais... Bah moi la goutte d'eau, c'est juste le prix. Après, c'est une accumulation de frustrations : t'aimes pas attendre sur le quai, je sais pas, même si t'es pas stressé, t'aimes pas attendre sur le quai, tu sais jamais quoi faire. Quand je prends le métro, je passe mon temps sur le *smartphone*, un peu comme une espèce d'autiste, et tous les gens ils sont comme ça, dans le métro, sur le quai ils sont comme ça. Là, je regarde plus du tout mon téléphone, là je marche. Tout d'un coup, t'as l'impression que le monde il s'ouvre quand tu marches, ce que je n'avais pas en métro. Métro t'es enfermé avec des gens, y a ceux qui puent, ceux avec qui t'as pas envie de parler parce que c'est le matin, t'as pas envie de parler. Y a plein de choses... Là, je suis tout seul, je m'écoute des *podcasts*, de la musique, des fois pas, t'es juste là, tu marches, tu réfléchis. C'est un moment où je réfléchis à ma journée, tout ce que je dois faire, les cours, et le soir, c'est un peu un moment où je fais le topo de ma journée. Et ça fait vraiment du bien, c'est un peu comme un ordinateur, je crois qu'il a besoin de mettre en mémoire les choses et qu'en métro tu le fais pas. [...] Donc bah, avant je marchais 5-10 minutes pour aller à la gare, et puis je revenais. Et puis au bout d'un moment je me suis dit ça pourrait être sympa d'aller là. Et puis au début t'y vas pas, parce que tu connais pas les endroits, tout simplement, et puis un jour t'as du temps, et puis il fait beau, alors tu testes et puis tu trouves un peu des chemins, et puis tu trouves que ça marche et puis depuis, ben je vais à pied. » PN25

d'autres, ce sont les voyages pendulaires en train qui donnent ce sentiment d'appartenance à un mouvement⁴⁸. Pour d'autres encore, conduire est un plaisir, même si elles considèrent que le déplacement devrait être uniquement utilitaire⁴⁹. Là aussi, aux intérêts individuels se mêlent des enjeux de société, et les attentes composent avec ces différents facteurs.

b. Les attentes sont dynamiques

Les habitants ne sont pas conscients de tous les facteurs qui entrent en jeu pour définir leurs pratiques. De nouvelles informations ou une modification des facteurs existants peuvent engendrer un basculement des attentes et de la façon d'y répondre, c'est-à-dire un changement de pratique. Les citations qui composent notre corpus offrent un point de vue subjectif sur les pratiques d'une personne, dépendant de ce qu'elle comprend de ses pratiques, de ce qu'elle assume, de son état d'esprit au moment de l'entretien, de ce qu'elle est disposée à nous dire, etc. Tous ces facteurs fluctuent dans le temps. Les problématiques semblent parfois inédites pour les interrogés, qui n'ont pas toujours eu l'occasion de se positionner auparavant sur les thèmes abordés. Dans certains cas, le point de vue évolue au cours de l'entretien, signe que la pensée se forme au fur et à mesure de la discussion. Dans d'autres situations, ce qui paraît à première vue être contradictoire peut en fait correspondre à un passage de l'individu au citoyen, donc révéler les coexistences *a priori* incompatibles qui forment le caractère dynamique des attentes. La pondération entre les multiples facteurs varie selon la personne, mais aussi pour une même personne au fur et à mesure de son parcours de vie, des saisons ou des heures de la journée.

Les différents modes de transport offrent des qualités identiques, un même argument peut être employé pour défendre un mode de transport ou un autre. C'est davantage le regard que l'individu porte sur le mode qui varie.

L'argument du gain de temps, par exemple, n'est pas stable. Il varie pour une même personne selon la situation⁵⁰ (des embouteillages ou l'ouverture d'une autoroute de contournement changent les critères, de même que le fait de pouvoir considérer le temps de trajet comme du temps utile). La voiture évite d'avoir à organiser ses

⁴³ « Nan, je suis italien d'origine, j'ai un peu le sang chaud, alors ça peut m'arriver de monter les tours et de faire des dépassements sportifs, voire téméraires, parce que j'aime pas subir. » MR53

⁴⁴ « Je reste français, la loi est faite pour être contournée. » AE22

« J'ai souvent, j'avais, j'ai essayé entre guillemets de rentrer dans les clous, mais c'est extrêmement frustrant. » AE22

⁴⁵ « Peut-être que d'ici quelques années je vendrai l'Alfa et... dans l'idéal je devrais utiliser Mobility. » TV41

⁴⁶ « Ouais, non, je ne pense pas [que se passer de voiture ce serait positif pour elle], je suis très contente d'avoir une voiture. [...] Nan, nan, ni financière, ni, nan c'est pas une contrainte, ça m'apporte plus de libertés que de contraintes. Faut rester gagnant dans tous les cas. » CT29

⁴⁷ « Je suis assez satisfait de ma vie, au niveau mobilité et au niveau comme j'arrive à gérer mon quotidien. Je suis assez content. » MM29

« Y a pas grand-chose dans le style de vie que je voudrais changer, si ce n'est la technologie que j'utilise. » AE22

« J'aurais surtout envie que ça change pas. Nous, on est dans une zone où ils vont augmenter de plusieurs dizaines de milliers de personnes ces vingt prochaines années, ici vous avez le LEB, vous avez Romanel, Cheseaux, entre-deux il y a Vernant, et..., ici ils prévoient une densité de population importante pour la région, il n'y a qu'une route, même le train on pourra imaginer qu'il suffira peut-être plus s'il y a tout le long du train... » P-A49

⁴⁸ « Oui aussi pour des raisons écologiques [elle n'irait pas travailler avec sa voiture]. Je trouverais tellement bête de se mettre dans les bouchons les matins, si chacun est seul dans sa voiture, attendant. Ça oui, ça ne va pas pour moi. Et j'aime bien prendre le train. C'est quelque chose d'intéressant, de faire partie de ce mouvement "on va tous au travail maintenant, et tout le monde est dans le train et c'est rempli. Et oui je trouve ça intéressant. Si on va en voiture, on est toujours pour soi. C'est aussi agréable si c'est trop de se mettre dans la foule, on est plus dans son monde en voiture. Mais je trouve beau de prendre le train à huit heures le matin comme tous les autres, c'est rempli à la gare principale et partout, et après s'asseoir. Sinon j'ai tellement l'impression de tout faire différemment de tous les autres et si je fais ça comme tous les autres, ça me donne l'impression d'être normale." LX28

déplacements, de se contraindre à des horaires et à un réseau, elle fait *gagner du temps* lorsqu'elle relie efficacement des lieux. Le train permet de disposer du temps de trajet pour travailler, dormir, lire, etc. sans avoir à réfléchir à son parcours (pour éviter les bouchons, être plus rapide).

Le rapport à l'espace, à l'instar du mode de transport, dépend également de l'acteur. Alors que nous pourrions nous attendre à ce que les lieux de confrontation à l'altérité soient associés aux TC et que les lieux plus propices à l'entre-soi impliquent davantage de déplacement en voiture individuelle, certains interrogés nuancent ce propos⁵¹.

Le rapport à un mode de transport n'est pas stable. L'absence d'interactions dans les TC, par exemple, n'est pas décrite comme gênante pour les utilisateurs fréquents des TC (au contraire⁵²), mais elle pèse à des utilisateurs occasionnels⁵³. Pour les premiers, elle est même une qualité. Pour les seconds, prendre la voiture peut être une manière de ne pas se confronter à une certaine anonymisation de la société qui leur semble criante lorsqu'ils prennent les TC. Le point de vue est différent si la personne est une habituée d'un mode ou si elle le perçoit d'un point de vue extérieur. Dans ces deux situations, ce n'est pas le mode de transport qui est critiqué⁵⁴, mais le comportement des autres utilisateurs.

c. Les attentes sont situées

Cette troisième caractéristique émerge de l'analyse de la dernière étape des entretiens (où nous avons demandé aux participants de se projeter dans un environnement qui serait idéal à leurs yeux), lorsque nous la mettons en perspective avec les débuts d'entretiens. Même si nous leur avons proposé de le composer entièrement, beaucoup sont partis de leurs lieux de vie pour y ajouter quelques éléments : ils évoquent le futur en parlant du présent et de ce qui pourrait y être amélioré.

Lorsque nous leur demandons de se projeter, les habitants parlent des tendances actuelles qui leur paraissent émergentes : économie du partage, véhicules autonomes, vélos électriques, etc. Certains parlent même du passé. Par exemple, lorsque FD31, un agriculteur principalement automobiliste, mais aussi cycliste occasionnel, est interrogé sur les changements qu'il anticipe, celui-ci n'évoque pas de changement prévu, mais des changements récents qu'il a effectués (achat d'un bon vélo) où qu'il a observés dans son environnement (ouverture d'une ligne de bus qui dessert le village une fois par heure). Les moyens de transport sont le centre des réflexions. Ils

⁴⁹ « En tout cas, je savais que je voulais garder la moto [quand il a vendu sa voiture, car il a repris ses études et a donc dû réduire ses dépenses]. Car des fois je romps avec la règle selon laquelle le déplacement est lié à un but [rit], et je conduis pour le plaisir. Et ça me fait vraiment du bien, quand je suis stressé prendre la moto et sortir, dans la verdure. » MX39

« Et des fois je constate que "oh oui, maintenant ça serait agréable de conduire", mais j'essaie de ne pas le faire. » LX28

⁵⁰ « Quand je vais à Genève, je prends presque toujours le train, c'est insupportable l'autoroute, etc. » P-A49, qui se déplace presque exclusivement avec sa voiture.

« J'ai essayé d'aller au travail à vélo, [...] mais finalement ça me prenait plus de temps qu'à pied. Parce que le temps d'aller chercher le vélo dans le local à vélo, de le déverrouiller, de prendre le vélo, d'aller le parquer, de le reverrouiller, ça me prenait plus de temps que d'aller à pied. » CE37

⁵¹ « Quand je suis à Villars, dans le village en tout cas, à part quand je vais voir mes copains à gauche à droite, si j'ai besoin de faire quelque chose, bah je peux tout faire à pied, parce que je suis au centre du village. Et j'ai vachement pris cette habitude et j'apprécie de faire ça, parce que j'ai l'impression de moins me prendre la tête, de pas avoir à trouver une place de parc et de perdre beaucoup moins de temps à... juste sortir faire mon truc et rentrer à la maison. Et ça ça compte pour moi. » LG24

Je pense que ça deviendra pas possible, pour moi. Alors, oui, dans des villages, ce serait complètement possible. Après quand ça devient des villes, je pense que c'est plus possible. [à cause de] la taille. Parce que dans un village tu peux normalement, par définition, tout faire à pied, mais dans une ville ça devient plus compliqué de tout faire à pied. » LG24

⁵² « La plupart des junkies entrent à la Kalbreite, font leur deal et sortent à Limmatplatz. Mais quelques-uns restent jusqu'à Oerlikon et ils m'énervent quand ils ralentissent et crient, les fous en général, je ne les aime pas dans le bus. » MS58

remettent parfois en question les déplacements, mais ont plus de mal à reconfigurer leur mode de vie : ils semblent ne considérer que l'aspect *technologique* du futur⁵³, tel qu'il est présenté dans les médias, dans les films, etc., et ne développent pas de vision de société. L'entretien de groupe (cf. 2.2.3. et 2.2.4.) va aider à surmonter cette difficulté, les participants se verront présenter des scénarios pour leur lieu de vie (l'arc lémanique) qui impliquent des visions de société différentes les unes des autres. Ainsi, par le biais des propositions qui leur seront faites, il leur sera plus facile de se positionner et de développer leurs arguments.

L'enquête qualitative montre que les attentes sont relatives à l'espace qui, selon ses caractéristiques, influence les pratiques de mobilité. De là naît l'hypothèse que nous allons à présent explorer, selon laquelle changer l'espace modifierait les attentes.

2.2.3. RAPPORTS AU TERRITOIRE ET À L'ESPACE PUBLIC

Les trois caractéristiques des attentes qui sont présentées dans la partie 2.2.2. demandent un approfondissement particulier en ce qui concerne les questions d'organisation du territoire. Nous allons voir que le passage de la description de ses pratiques à la projection opère un saut de la mobilité à l'aménagement du territoire (a.), et un passage du véhicule à l'EP (b.).

a. De la mobilité à l'aménagement du territoire

Mobilité et aménagement sont liés. S'intéresser à la mobilité des habitants implique nécessairement de s'attarder sur l'aménagement du territoire qui la co-conditionne (Bendix Lanng 2015). Pourtant, tout au long de l'entretien, l'attention est surtout portée sur les modes de transport. Dans la troisième partie, les questions de l'inégalité d'accès aux lieux, de l'injustice sont plusieurs fois apparues, souvent avec un point de vue compréhensif. Les interrogés défendent des pratiques qu'ils n'ont pas, par exemple en se faisant les porte-parole d'autres personnes ou groupes qui seraient – à leurs yeux – moins privilégiés qu'eux⁵⁴.

MX39, propose une amélioration de la ville qui ne suffirait pas à le motiver à y rester⁵⁵. Pour LX28, l'idéal serait de pouvoir vivre en ville et se retrouver très vite en dehors. Pour elle, posséder une voiture est une condition pour rester vivre en ville. Michael, gymnasien, souhaiterait vivre dans une maison en ville⁵⁶. Comme il s'imaginerait que cela lui sera inaccessible, il s'imaginerait dans une maison plus éloignée d'un

⁵³ « Des fois, les gens dans les TC, moi ça me rend tarée, le manque d'éducation de certaines personnes [...] j'aime bien parler aux gens et puis moi de voir tout le monde sur son smartphone dans le train et puis personne se regarde et puis personne se parle, et puis tu vois tu sors du métro, y a pas une personne qui se pousse et il te regarde en train de galérer, moi ça me rend dingue mais folle ! » LG24

⁵⁴ « Pour moi le M2, c'est "the" mode de transport. C'est la révolution, il y en a tout le temps, tu regardes pas, tu te prends vraiment pas la tête quoi. Ça fonctionne. » LG24

⁵⁵ « J'ai vu beaucoup de projets là-dessus qui avaient l'air plutôt pas mal sympas. Comme quoi ils vont faire des bus surélevés qui peuvent passer entre les voitures, comme ça il y a pas de bouchon. [...] Plus de bouchons, pas de retard, pourquoi pas prendre le bus. Mais c'est vrai qu'après y aura même plus de voiture sur la route, donc bon. » KM21

⁵⁶ « Qui c'est qui peut mettre un prix [...] Une famille n'a plus le droit d'habiter des endroits comme ça. Et ça me fait mal au cœur, je dois dire.

Des gens qui sont assez modestes, il faut aller dans le Gros-de-Vaud, où il faut chauffer plus longtemps, le trajet est plus long, donc vous n'y gagniez rien. Même si le terrain est meilleur marché, la maison est meilleur marché, mais vous dépensez la différence en trajet. [...] Ici on est assez favorisés. Au bord du lac [Léman], on a quand même une petite chance. Je trouve ça pas juste. C'est sans parti-pris, mais je trouve qu'on devrait un peu réfléchir à ça. L'ouvrier on en a besoin. Alors, pourquoi toujours favoriser les fortunes ? Vous êtes d'accord ? » MX91

« Moi je préfère payer un peu plus cher et avoir des transports de qualité comme on a nous, mais c'est vrai que pour les gens qui n'ont pas forcément les moyens ou qui ont une grande famille, purée ça casse. » VC24

« Je sais qu'il y a des discussions sur rendre plus chère la mobilité en général, du côté de la Confédération [...] pas seulement la voiture, mais tout. Parce qu'on a atteint les limites. Ce que je ne trouve pas juste là-dedans, c'est que la plupart de gens ne peuvent pas choisir où travailler. » MS58

centre urbain et accessible en voiture. Il semble prêt à faire le compromis de l’emplacement pour avoir accès à un certain type de logement⁵⁹.

Pour répondre à la double envie d’urbanité et en même temps de nature et de grands espaces, une des tendances identifiées est l’aspiration à une décentralisation des activités et au développement d’entités plurifonctionnelles de relativement petite échelle, qui permettraient de reconfigurer les modes de vie tout en combinant les qualités de la ville et de la campagne. Ainsi, plutôt que d’imaginer un rassemblement de la population dans les villes actuelles, beaucoup d’interrogés proposent d’augmenter l’urbanité dans des lieux aujourd’hui monofonctionnels (résidentiels), ce qui permettrait selon eux d’avoir facilement accès à la nature, tout en profitant des commodités.

Des modèles de proximité sont développés⁶⁰, qui correspondent à une diminution des distances parcourues et de la vitesse des déplacements, ainsi qu’à un regroupement des commodités et activités dans des unités spatiales appréhendables à pied ou à vélo. Les déplacements pour les loisirs sont présentés comme nettement moins contraignants, la destination étant choisie. Par ailleurs, des modèles de grande mobilité apparaissent, avec des visions de futurs où l’on se déplacerait facilement et beaucoup. Le télétravail se situe entre les deux, en permettant de moins se déplacer et de profiter d’activités à proximité, tout en étant en contact avec un réseau étendu de personnes. Quelle que soit la situation, le sentiment d’indépendance est un invariant dans les attentes des habitants.

b. Du véhicule à l’espace public

En général, les participants ont d’abord eu du mal à se projeter dans un monde sans voiture. Le fait que cela leur paraisse à tel point différent de l’état actuel montre à quel point la voiture reste aujourd’hui un pilier. Parmi les habitants ayant participé aux entretiens individuels, beaucoup ne croient pas à un avenir sans voiture et n’imaginent pas ce qui pourrait y mener. Certains ne le souhaitent pas, car ils considèrent la voiture comme un progrès, qui apporte plus de bien que de mal. Même ceux qui souhaiteraient vivre dans un monde sans voiture en redoutent les conséquences, qu’ils n’imaginent pas toutes positives. Certains prennent l’exemple des grandes infrastructures routières construites dans les années 1960-70 avec l’intention de régler

⁵⁷ « C’est difficile. Tout devient plus dense dans ce monde, on devrait plutôt s’accoler. Mon utopie serait peut-être des solutions très belles pour ça. Des solutions humaines. [...] Si j’en connaissais, de ces solutions, je les dirais tout de suite ! Mais *vertical gardening*, plus de nature en ville, tout en restant compact. Arrêter avec ces grands blocs immondes. Planifier les arbres, qui appartiennent à des maisons, planifier des jardins. En ce moment on a une manière de construire peu naturelle. On a des blocs efficaces, près des supermarchés. Je sais pas, c’est inhumain. L’homme s’épanouit dans la nature, alors le plus de nature dans une ville, le mieux c’est. » MX39

⁵⁸ « En principe j’aimerais bien habiter quelque part où il y a des montagnes, et des gens, et de la vie. Oui. De la verdure. Du culturel, un ensemble oui. » LX28

« Je n’exploite pas beaucoup [rit], mais je me sens gardée, d’une certaine manière, dans cet espace ville et en fait c’est trop pour moi en ville. Je trouve ça aussi beau d’être à l’intérieur de quelque chose où beaucoup se forme. Si je suis quelque part toute seule, je ne sais pas si j’apprendrais autant des autres. S’il y avait d’autres moyens pour se sentir plus raccordé j’aurais pas autant besoin, spatialement. » LX28

⁵⁹ « [Plus tard, il voudrait habiter à la] campagne. Je veux avoir une maison. En ville, y a que des appartements. Si je peux avoir une maison en ville, je prendrais une maison. [...] je pense que d’ici là, j’aurais déjà la voiture. » Michael

⁶⁰ « Il se passerait plus au village. On irait moins loin pour boire un café et pour ci et ça – aller voir l’esthéticienne. Tout serait au village. Il y aurait une réorientation et un ralentissement. » AB43

« Ah, le rythme serait complètement différent. Il faut pas oublier que la voiture elle nous permet d’aller vite, d’aller à des points précis, entre guillemets, d’avoir l’impression d’être productif, même si on sait pas si on l’est vraiment, dans le sens où on pollue et on est quand même au taquet on met tous les gaz en voiture. Et le rythme serait complètement différent, on aurait une charrette derrière un vélo, on irait à cheval on mettrait deux fois plus de temps. » FD31

« Je sais qu’il y a des discussions sur rendre plus chère la mobilité en général, du côté de la Confédération. C’était la ministre des Transports, Madame Leuthard, qui a fait la proposition de rendre plus chère la mobilité en général – pas seulement la voiture, mais tout. Parce qu’on a atteint les limites. Ce que je ne trouve pas juste là-dedans, c’est que la plupart de gens ne peuvent pas choisir où travailler. » MS58

des problèmes, et qui aujourd'hui en posent. Pour d'autres encore, un monde sans voiture serait un retour en arrière⁶¹, bien qu'une réduction du trafic serait positive⁶².

Nous les invitions d'abord à s'imaginer ne pas avoir de voiture dans le contexte actuel⁶³, puis dans un monde où il n'y aurait plus aucune voiture⁶⁴. Les deux situations sont perçues comme étant tout à fait différentes, ce qui signifie que les caractéristiques de l'EP comptent dans le choix de la pratique. Si jusque-là ils avaient des difficultés à se projeter, en fin d'entretien, lorsque nous leur demandions d'imaginer leurs lieux de vie sans voiture, leur imaginaire s'enrichissait. Pratiques, atmosphères, utilisations : l'EP n'est plus seulement utilitaire. Les qualités attendues d'un EP sont alors toutes autres. Des thèmes de société sont abordés, tels que la santé publique, la sécurité, la qualité de l'air, la création de lien social, les interactions entre individus. Plusieurs personnes proposent d'intensifier l'usage des infrastructures existantes plutôt que d'en construire de nouvelles. Les problématiques personnelles sont dépassées et une vision globale est proposée.

Jusque-là, ce sont les qualités de la voiture qui étaient mises en avant (en comparaison avec les autres modes de transport) et le point de vue était celui de l'automobiliste. Quand nous invitions la personne à se projeter dans un environnement sans voiture, des désagréments générés par la voiture sont alors cités : stress, nuisances sonores, détérioration de la qualité de l'air, insécurité⁶⁵. La question de l'occupation de l'espace par la voiture – très rarement énoncée jusque-là – est alors abordée, au travers de propositions et de questionnements⁶⁶. En passant de l'automobiliste à l'habitant – lorsque l'interrogé sort de la bulle de l'habitable – l'approche devient toute autre. Lorsqu'il se préoccupe du partage de l'espace, il perçoit la voiture comme étant encombrante et davantage de place est réclamée pour d'autres modes de transport et activités.

Imaginer ses lieux de vie sans voiture pousse à reconfigurer des activités, et en particulier les loisirs. En effet, la voiture permet certains loisirs⁶⁷, mais elle en empêche d'autres. Des espaces initialement dédiés à la circulation ou au stationnement pourraient être utilisés pour y faire du vélo, etc. Les *dimanches sans voiture*⁶⁸, qui existaient il y a plusieurs dizaines d'années, sont cités par de nombreux participants. Ils n'impliquent aucune modification de l'infrastructure, mais ont marqué ceux qui les

⁶¹ « Alors que si, comme au Moyen-Âge, je dois me déplacer à pied ou à cheval, je vais pas pouvoir me dire je passe vite à la teinturerie et je vais emmener machine à son cours de piano, et après je... On peut pas faire ça ! À un moment donné il faut rationaliser. Il faut dire "aujourd'hui je me déplace, je vais de tel endroit à tel endroit. Et donc sur mon chemin y a ça, je fais ça". » CP40

« Le monde sans voitures ? L'homme veut expérimenter de nouvelles choses, avancer, c'est pour ça que tout s'est développé comme ça. On irait dans un autre temps... [rit]. Ça ne veut pas dire que ce n'est pas intéressant. Mais, je pourrais peut-être me l'imaginer, mais ce n'est pas actuel. » AB43

⁶² « C'est utopique sans voitures, mais ça serait pas mal avec moins de voitures. Un tiers de moins et on aurait de l'espace pour circuler à Zurich en vélo, TC, voiture. Et ceux qui doivent se servir d'une voiture comme nous avec les caméras, on a plus le droit que ceux qui n'ont rien à porter. Peut-être qu'on devrait punir ceux qui vont que de A à B avec une taxe, quelque chose. Et puis il y aurait ceux qui circulent qui doivent, qui transportent quelque chose. » MS58

⁶³ « Ce serait embêtant quand même [de se passer de sa voiture].

Ah ce serait un terrible frein à la mobilité quand même. Je me suis jamais fait retirer le permis, mais ceux qui se font retirer le permis c'est embêtant souvent, faut faire sans. Disons mes obligations extérieures, faudrait prendre le bus, ce serait imaginable, aller en bus à Lausanne. Maintenant, c'est tous les trajets là autour. Bon alors souvent, s'il y a pas la voiture, y a des trucs que je ferais en tracteur. » M-A51

⁶⁴ « Nan si tout le monde n'avait pas de voiture, je pense que je serais assez gagnant. » FD31

⁶⁵ « Par contre ce qu'on va gagner, je pense que c'est en qualité d'air, en bruit, enfin en calme plutôt, et en stress, certainement. Mais je pense que c'est tellement lié en fait à la façon dont on vit, que c'est un ensemble de choses qui devraient changer. C'est cette notion de multitâches, d'aller vite. »

« Alors s'il y avait pas d'effets collatéraux, il y aurait plus de bruit et si et ça, l'air serait meilleur. Beaucoup de gens auraient du plaisir. » WM72

« La qualité de vie, l'hygiène de vie. On pollue moins, il y aurait moins de pollution, les gens ils seraient un peu plus zen, un peu plus relax. » P-M55

ont vécus, laissant une image forte dans les mémoires. Ces journées où la circulation en véhicules motorisés était interdite témoignent de la résilience d'espaces voués à la circulation automobile, tout en prouvant que les pratiques habitantes transforment l'EP. Instantanément, lorsque le trafic automobile est supprimé, la fonction *séjour* s'ajoute à la fonction *circulation* de l'EP.

La voiture comme *outil* paraît indispensable et génère des visions d'un futur technologique. La voiture comme *objet* paraît encombrante et est associée à des conceptions de l'EP comme un lieu d'interactions entre habitants. En se projetant depuis l'EP, la personne ne se préoccupe plus seulement de la dimension *déplacement* de la mobilité, elle évoque son implication plus large dans les modes de vie et dans l'organisation de la société. Ce passage de l'un à l'autre émerge grâce à la structure de l'entretien (cf. annexes). De l'intérieur de l'habacle à un point de vue extérieur, nous observons un glissement de préoccupations individuelles à des préoccupations collectives.

Ne plus se positionner en tant que conducteur aide à changer de point de vue, à la condition que l'on s'imagine dans un environnement accueillant. Pour les participants à notre enquête, se passer de voiture lorsque le territoire est organisé pour son utilisation ne présente aucun intérêt. Par contre, évoluer dans un monde sans voiture a des avantages. Ainsi, les attentes et les pratiques dépendent à la fois du point de vue de l'individu et de ce qu'offre l'environnement. L'enjeu, pour les professionnels de l'aménagement, serait alors de rendre l'environnement plus accueillant envers des pratiques alternatives à la voiture individuelle. En transformant des espaces dédiés à la voiture, l'expression de pratiques attendues serait accompagnée.

c. Premières applications à l'urbanisme

L'espace est l'environnement englobant l'acteur et la spatialité est l'ensemble des relations entre les acteurs et l'environnement.

« Donc l'espace compte, il est notre milieu de vie. Et les spatialités comptent, elles sont les modalités parmi lesquelles les sociétés humaines produisent de la différence située. » Lussault 2015

« Il y aurait plus de qualité de vie, oui. On pourrait mieux traverser les rues et ça puerait moins. » MS58

« Ça changerait tout, le bruit, la pollution, les accidents. Je pense... enfin j'ai l'impression que les gens ils seraient plus calmes. » LR24

« Le bruit, beaucoup moins de stress d'accident, beaucoup moins de dépenses, de pollution, je sais pas si c'est la majorité de la pollution, mais ça fait beaucoup je pense, plus d'accident, c'est quand même assez terrible à chaque fois que ça arrive. » PN25

« Hmm. Oui la sécurité, pour l'homme. Pas d'accidents, pas de mise en danger. Il faut toujours dire aux enfants de faire attention aux voitures. Oui. » AB43

« Je dirais que c'est le fait de pas avoir de bruit, de gaz d'échappement, de pouvoir laisser aller les enfants sur la route à vélo, avec leur trottinette. Si vous faites Vevey-Lausanne par exemple, vous avez un petit trottoir comme ça tout cassé, on peut pas, je vois pas l'intérêt d'aller me promener s'il y a d'autres voitures qui passent à côté de moi. » VR45

« Point de vue bruit, je serais très content qu'il n'y ait plus de voiture. Le bruit, ça me dérange maintenant. Je travaillais juste au-dessus de

l'autoroute, des maisons juste au-dessus de l'autoroute, elles ont une vue extraordinaire, mais un bruit horrible. Le bruit, ça m'a toujours un peu dérangé. » WB63

« La qualité de l'air, ah bah oui bien sûr. Après essentiellement ça, moins de pollution, euh, mais pour moi moins de liberté toujours. [...] moins de bruit aussi. Certainement moins de stress, parce que le milieu urbain avec beaucoup de trafic, c'est quand même un peu stressant quoi. » MR53

66 « Moi j'imagine que s'il n'y a plus de voiture, les gens se déplaceraient beaucoup plus à pied, prendraient plus de plaisir à être dehors. » J-P42

« Les gens apprendraient à vivre différemment, à faire les choses différemment. Il faudrait un temps d'adaptation probablement, en même temps s'il y a les TC, la mobilité c'est quelque chose... maintenant c'est plus comme avant où il y avait des magasins dans les villages, ou alors il faudrait que tout change. Peut-être pas qu'il y ait plus de voitures, simplement que les gens réfléchissent avant de prendre leur voiture, plutôt de faire les courses à 200 mètres de chez eux. » VR45

La mobilité est une ressource essentielle à l'insertion sociale. Elle est donc la cause d'inégalités spatiales (localisation) et temporelles (flexibilité horaire des activités), mais aussi entre âges et catégories sociales : enfants et adolescents, personnes âgées et personnes des milieux défavorisés marchent davantage que les actifs (particulièrement les hommes), qui se déplacent majoritairement en voiture, et en proportion croissante selon leur revenu (Kaufmann 2008, pp. 54 et 59). Les inégalités de mobilité sont multiples et ne se résument pas à la question des accès à celle-ci, mais aussi à l'aptitude à se mouvoir (ibid., p. 60). Aborder la mobilité depuis l'environnement qui la soutient plutôt que du point de vue du conducteur automobile remet sur un pied d'égalité les usagers de l'EP.

Il importe d'intégrer l'influence entre acteurs et environnement comme constitutrice des transformations du territoire. L'un des interrogés reconstitue un cadre qui correspond mieux à ses valeurs que le cadre légal en vigueur⁶⁹. Il nous alerte sur l'importance de questionner les règles, lois, normes et d'identifier les marges de manœuvre des différents acteurs de l'EP. On distingue deux types de changements : les changements radicaux – de rupture – et les changements incrémentaux – continus. Les deux termes sont empruntés au vocabulaire de l'innovation. Parce que différant trop du contexte dans lequel ils sont proposés, les changements radicaux peuvent sembler impossibles à réaliser, ils sont difficiles à concevoir et à mettre en œuvre. La difficulté des habitants à se projeter dans un monde sans voiture atteste du caractère radical de ce changement à leurs yeux. Nous allons nous intéresser au changement incrémental, celui qui s'effectue par modifications progressives de l'état actuel. Ainsi, le changement consiste à l'intensification de l'utilisation et à la diversification des usages des éléments existants. Les ruptures dans l'environnement spatial sont des opportunités de réduction des dissonances internes. En créer ou au contraire générer des liens sont des pistes pour accompagner le changement. Plusieurs participants racontent que tester une nouvelle pratique leur a permis de réaliser des qualités inattendues du nouveau mode de transport, de percevoir un gain plutôt qu'une perte engendrée par un changement. Favoriser le test – pour essayer pendant quelques temps de nouvelles pratiques – et rendre cela possible par des transformations de l'environnement permettrait de faire émerger des attentes et de soutenir des pratiques attendues. Il s'agit de matérialiser des possibles pour en accompagner la réalisation. Toutefois, nous avons compris au cours des entretiens que lever les obstacles énoncés n'entraînerait pas nécessairement un report modal. Dès lors, de quoi ce dernier dépend-il ?

66 bis « Imaginons Zurich, si on avait déjà inventé une autre solution pour les voitures et qu'on pourrait laisser les voies de tram... c'est tellement beaucoup de surface, des kilomètres carrés qui seraient libérés pour la nature, des jardins, pour ci et ça ! Mais il faut faire attention de ne pas restreindre la mobilité. » MX39

« Il y aurait plus d'espaces de verdure, plus de bancs, de petites terrasses, de trucs comme ça. » LR24

« Je sais pas ce qu'on ferait de tous les parkings, qu'est-ce qu'on ferait dans les rues ?! [...] Je me dis ce serait assez marrant ces rues vides, il y a quand même la trace des voitures un peu partout. Les rues seraient plus grandes, seraient plus larges, enfin, ça serait super marrant. » CT29

« Je sais pas ce qu'on ferait des autoroutes après, mais... non c'est une question que je ne me suis jamais posée. » VC24

67 « On a refusé il y a quelques années une initiative pour quatre dimanche sans voiture, à mon grand regret évidemment, moi j'aurais trouvé juste génial de pouvoir dire je vais me balader, faire du roller sur l'autoroute. » J-P42

68 « Une option serait des dimanches sans voiture, ça serait bien à expérimenter. » AB43

« Y a eu la pénurie de pétrole, on a eu les dimanches sans voiture, c'était incroyable. Pour économiser le pétrole. C'était des beaux souvenirs, un des plus beaux jours de ma vie. Pour beaucoup de gens c'était magnifique. Ça serait une bonne idée de les relancer. Pour montrer aux enfants que ça serait quand même possible. [...] C'est plus facile de consommer, de faire du porte-à-porte en bagnole. » Dominique

« Des fois il y avait une journée sans voiture. Ça c'est intelligent, et on devrait le faire plus souvent. Déjà pour faire réaliser aux gens, "ah il y a un autre moyen". [...] Comme j'ai jamais eu de voiture, je continuais à aller à pied, mais j'ai adoré voir le grand pont avec les adultes et les jeunes avec les patins à roulettes, les planches à roulettes. » HB98

69 « Tu peux rester tranquillement dans la légalité si tu décides de rester dans la légalité, ma philosophie a toujours été, à Paris, d'être jamais dans la légalité. Tu te gares, j'en ai rien à foutre, et je regarde et ciao. Non je me gare pas sur des places handicapées, non je me gare pas sur des issues de secours ou autre. » AE22

« L'urbanisation est véritablement déterminée par des modes de vie, de production et de consommation, qui eux-mêmes sont influencés en retour par l'urbanisation. En ce sens, agir sur les manières de produire la ville peut être considéré comme une condition préalable pour rendre possible un changement des modes de vie. » Da Cunha et Matthey 2007, p. 203

Sans modifier l'infrastructure, simplement réorganisant le partage de l'espace, des lieux initialement dédiés à la circulation ou au stationnement des véhicules activent les imaginaires et ouvrent le champ des possibles en termes de mobilité et d'usage de l'EP.

Pour approfondir le lien entre individu et espace public, nous avons présenté à des habitants des scénarios de leurs lieux de vie sans voiture. La fin du chapitre présente cette étape du terrain.

2.3. FOCUS GROUP : DÉCOUVERTE DES SCÉNARIOS

L'analyse des entretiens individuels donne plusieurs pistes de réponses à la première question de recherche : en termes de mobilité, quelles sont les attentes des habitants ? Nous avons vu que les habitants ont du mal à se projeter dans un environnement sans voiture, mais que lorsqu'ils le font, leur rapport à la voiture change et avec lui la nature de leurs attentes en termes de mobilité. Ainsi, les attentes dépendraient de l'environnement dans lequel l'habitant se situe. L'intention du *focus group* – matériel de cette deuxième moitié de chapitre – est de creuser cette piste. Pour cela, nous proposons à des habitants des scénarios de leur lieu de vie *après-voiture*. L'ambition est de mieux comprendre les caractéristiques du lien entre l'environnement et les attentes, entre l'EP et les pratiques habitantes. Le format du *focus group* permet de mettre en perspective les discours des habitants en créant les conditions d'un débat d'idées. Chacun doit justifier ses positions auprès des autres participants, nous donnant accès à des informations plus précises sur les arguments et faisant apparaître ce qui fait consensus ou dissensus. Comme dans la première partie de ce chapitre, je vais d'abord expliciter la méthodologie (2.3.1.), puis je présenterai les différents scénarios présentés aux habitants (2.3.2.).

2.3.1. MÉTHODOLOGIE DU FOCUS GROUP

Le terrain de ces sous-parties 2.3. et 2.4. est un *focus group* mené en décembre 2015. Des habitants de l'arc lémanique se sont vu présenter cinq différents scénarios de leur lieu de vie *après-voiture* et ont été invités à en débattre ensemble.

a. Objectifs

À travers cette dernière enquête qualitative, j'approfondis l'étude de l'interaction entre habitants et EP. L'enjeu est de mettre en débat des rapports à la voiture et des modes de vie différents, qui prennent place dans un même espace. Les scénarios invitent à changer de point de vue sur des espaces connus et pratiqués, et le format du *focus group* génère des discussions.

b. Déroulement

Une trentaine d'étudiants, encadrés par la professeure Elena Cogato Lanza et l'assistante-doctorante Farzaneh Bahrami (membres du sous-projet C du projet de recherche *PostCarWorld* dans le cadre duquel est réalisée cette thèse), ont produit les cinq scénarios présentés aux habitants de l'arc lémanique. Issus du Master en Architecture de l'EPFL, ils ont travaillé par groupes, pendant un semestre, à leur élaboration. Le *focus*

group est constitué de deux phases – l’une avec (fig. 2.5.) et l’autre sans les étudiants – comprises entre une introduction et une restitution (tabl. 2.2.).



FIGURE 2.5.
Disposition de la première
phase du *focus group*

c. Échantillonnage

Huit personnes ont participé au *focus group*. Elles ont été recrutées par le principe de proche en proche, avec pour objectif de réunir des profils variés de pratiques de mobilité qui prennent place dans un même espace. Les participants sont quatre femmes et quatre hommes de 26 à 75 ans, résidant dans des lieux aux gradients d’urbanité différents (tabl. 2.3.).

A. vit et travaille dans deux villages dans la campagne genevoise. Lors de la présentation des scénarios, elle pose beaucoup de questions aux étudiants et est très présente dans les discussions tout au long du *focus group*. Elle se dit très ouverte et est positive tout au long de l’entretien. Si elle s’investit dans l’entretien, A. garde bien à l’esprit que ce n’est qu’un jeu : elle ne fait aucune remarque sur le fait que les scénarios pourraient être des futurs envisageables. A. tente de présenter des visions globales et en même temps se projette elle-même dans les scénarios. Automobiliste, elle ne se revendique pas *pro-voiture*, ne défend pas les automobilistes et justifie son utilisation de la voiture par le coût trop élevé des TC et leur faible desserte de ses lieux de vie.

F. vit dans une commune de 10 000 habitants dans la campagne genevoise. Il possède trois véhicules, dont une berline de luxe et un 4x4, et explique qu’il n’a pas d’autre choix que d’utiliser sa voiture, qui est le seul moyen de se rendre dans ses différents lieux de vie, donc de réaliser ses activités. F. précise à plusieurs reprises que, s’il devait vivre dans un monde sans voiture, il s’adapterait. Il s’imagine que *les autres gens* ne voudront pas changer, et n’envisage pas non plus de changement de ses propres pratiques automobiles. Il considère la voiture comme le mode de transport le plus économique. Ce participant n’entre à aucun moment dans un dialogue avec les autres personnes présentes et ne donne jamais de point positif sur les scénarios dont il voit beaucoup d’obstacles à leur réalisation.

J. vit au centre-ville de Lausanne. C’est un grand marcheur, il effectue presque tous ses déplacements à pied – jusqu’à 5-6 km de distance – et évite au maximum les déplacements plus longs, qu’il réalise le plus souvent en train. Pour lui, la marche offre un temps pour réfléchir, elle correspond bien à sa vision d’une société où les distances parcourues sont moins grandes. J. ne possède ni véhicule (depuis 35 ans) ni téléphone portable. Il a le permis de conduire, mais conduit le moins possible et ne se déplace que très rarement en voiture. À l’instar de son comportement, il a l’intuition que la mobilité va forcément devoir diminuer, car elle ne peut augmenter encore et selon lui, la situation actuelle n’est pas souhaitable. Les scénarios post-voiture lui paraissent donc complètement plausibles, et même évidents. Durant les discussions, il a tendance à contredire certaines personnes (F., N.), mais toujours de façon très diplomate.

TABEAU 2.2.
Déroulement du *focus group*

ÉTAPE	PARTICIPANTS	DÉROULEMENT
Introduction 15 minutes	Habitants + étudiants	<p>Introduction au projet de recherche <i>PostCarWorld</i>, dans le cadre duquel cet entretien est mené et dont l'objectif est de tester des possibilités de mondes sans voiture à travers des simulations en Suisse.</p> <p>Introduction à l'Unité d'Enseignement <i>On the Road</i>, au sein de laquelle les étudiants ont développé les scénarios qu'ils présentent aux habitants. Nous précisons bien ici que les mondes sans voiture imaginés par les étudiants ne sont pas des projets destinés à être réalisés, mais qu'ils sont des stimulants pour imaginer des futurs et surtout mieux comprendre le présent.</p> <p>Communication des objectifs de la matinée : confronter les modes de vie des participants (habitant tous l'arc lémanique) avec les scénarios de mondes sans voiture. Recueillir les réactions des participants à la vue de leur lieu de vie transformé par le retrait des voitures individuelles.</p> <p>Énoncé des « règles du jeu » : quels sont les rôles de chacun, comment va se dérouler la matinée.</p>
Phase 1 Prise de connaissance des scénarios 90 minutes	Habitants + étudiants	<p>Pour chacune des trois visions de l'arc lémanique sans voiture, 10 minutes de présentation par les étudiants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – le concept général à l'échelle de l'arc lémanique (2 minutes) – les projets développés à l'échelle de la <i>proximité</i>, en se plongeant dans le scénario via un jeu de rôle, au cours duquel les étudiants <i>racontent</i> sur le mode narratif chacun des projets proposés (8 minutes). <p>Un travail a été mené en amont de l'entretien avec les étudiants et l'équipe enseignante, afin de s'assurer que le discours soit compréhensible par tous les participants.</p> <p>20 minutes de discussion entre habitants et étudiants, l'occasion pour les habitants de poser des questions de compréhensions, mais aussi de réagir <i>à chaud</i> à ce qu'ils viennent de voir et entendre. Les étudiants expliquent, développent des points non abordés de leurs projets, en gardant un certain détachement par rapport aux projets, pour orienter au minimum les participants.</p> <p>Pendant qu'habitants et étudiants discutent, les chercheurs notent les remarques sur des post-its qui vont aider à lancer la discussion lors de la phase 2.</p>
Phase 2 Approfondissement 60 minutes	Habitants	<p>Plutôt que de critiquer ce qu'ils n'apprécient pas dans les scénarios, les habitants les hybrident pour composer leur scénario idéal. Ils argumentent leurs choix, donnant ainsi de précieuses informations sur leurs modes de vie actuels et souhaités.</p> <p>Quels sont les scénarios où les participants se projettent le plus ? Quels sont ceux qui font débat ? Qu'est-ce qui fait consensus et, à l'inverse, dissensus ? Parmi les scénarios qui inspirent les habitants, qu'est-ce que cela permettrait-il qui n'est pas possible aujourd'hui ? Cela correspond-il à leurs aspirations ?</p> <p>Nous veillons à ce que chacun s'exprime et développe ses points de vue. Souvent, les contradictions ou désaccords entre participants sont exprimés spontanément.</p> <p>Pendant que les habitants parlent, les chercheurs rédigent les idées, principes, etc. sur une grande feuille blanche. Ces éléments constitueront des éléments de la restitution.</p>
Restitution 10 minutes	Habitants + étudiants	Les étudiants reviennent pour assister à la restitution de ce qu'il s'est passé en leur absence. Une sorte de synthèse est proposée, qui attise les discussions plutôt que ne les clos. Il s'agit de communiquer sur les impressions des habitants vis-à-vis des scénarios, et sur les gros « oubliés » dans les projets, c'est-à-dire ce qui a été relevé par les habitants comme manquants dans les scénarios des étudiants.
Apéritif	Habitants + étudiants	Poursuite des discussions de manière informelle.

TABEAU 2.3.
Composition de l'échantillon de participants au *focus group*

RÉFÉRENCE DU PARTICIPANT	SEXE	ÂGE	LIEU DE RÉSIDENCE	MOYENS DE TRANSPORT PRINCIPAUX	POSSESSION D'AU MOINS UNE VOITURE
V.	Femme	39	Suburbain d'une grande ville	Vélo	non
S.	Femme	26	Centre-ville d'une grande ville	Transports en commun	non
P.	Homme	71	Suburbain d'une grande ville	Vélo et transports en commun	non
N.	Femme	45	Village hors agglomération	Voiture privée	oui
M.	Homme	53	Centre-ville grande ville	Voiture privée et marche	oui
J.	Homme	65	Centre-ville grande ville	Marche	non
F.	Homme	75	Périurbain d'une grande ville	Voiture privée	oui
A.	Femme	67	Village hors agglomération	Voiture privée	oui

M. réside dans un quartier résidentiel à proximité du centre-ville de Lausanne. Son foyer possède deux voitures. Il se déplace à pied et parfois en bus pour se rendre quotidiennement sur son lieu de travail, mais toujours en voiture pour le reste de ses activités. Il estime qu'il s'adapterait si on lui imposait de se passer de voiture, mais ce n'est pas quelque chose qu'il souhaite. Pour lui, une mobilité satisfaisante passe par une liberté de déplacement individuel. Il dit apprécier la liberté de mouvement offerte par la voiture, qu'il compare à plusieurs reprises aux TC, pas assez performants ni fréquents, pas assez tard le soir, qu'il faut attendre (ce qu'il n'aime pas), etc. M. fait l'effort de s'imaginer vivre dans les scénarios, il projette des pratiques qu'il a avec sa famille (ski, lieux où sont scolarisées ses filles) pour évaluer l'impact des scénarios sur son mode de vie actuel.

N. vit dans une maison individuelle, dans un village de 500 habitants sur l'arc lémanique. Elle se déplace toujours en voiture et prône l'individualisme jusqu'à l'intérieur du ménage. Pour elle, le déplacement en TC est associé avec une expérience sociale, qu'elle dit apprécier, sans pour autant se déplacer autrement qu'en voiture. Elle dénonce le fait que personne ne se parle dans le métro ou le train et en même temps, se plaint du manque d'intimité lorsque quelqu'un y parle au téléphone, par exemple. N. souhaite des TC performants, un réseau au maillage serré, que tous les endroits soient très bien connectés même ceux qui sont peu peuplés. En même temps, elle apprécie les endroits *vides*, de nature, au calme.

P. habite le centre-ville de Lausanne. Il s'y déplace à pied, en vélo ou en TC. Il se préoccupe des espaces verts en ville et se demande où sont situées les activités culturelles dans les scénarios. Il s'intéresse au financement des infrastructures proposées par les projets et a l'intuition que la société va devoir *ralentir*.

S. réside au centre-ville de Lausanne. Elle ne possède pas de véhicule et se déplace en TC. Elle est étudiante et se projette dans des espaces à l'urbanité forte. Ses interventions dans les discussions sont rares.

V. réside dans un quartier résidentiel à proximité du centre-ville de Lausanne. Elle se déplace à vélo tous les jours de l'année (elle en possède un de route, un VTT et un électrique). Titulaire du permis de conduire, elle se déplace extrêmement rarement en voiture. Lorsqu'un trajet est trop long pour être effectué à vélo, elle préfère le train. Imaginer un PCW lui semble rassurant. Elle imagine que davantage de place sera consacrée au vélo dans l'EP. Elle s'exprime peu pendant la séance. Quand elle ne parle pas de vélo, elle évoque une vision de la société qui soit au rythme plus lent qu'aujourd'hui, avec davantage de lien social, une gestion communautaire. Pour V., un monde sans voiture serait l'occasion de rentrer dans un autre rapport aux autres, de repenser l'occupation de l'espace, de considérer l'espace de la route comme un espace de socialisation. Elle est une des seules qui semble sensibilisée à la qualité de l'EP, dont elle se sent mise de côté en tant que cycliste.

d. Outils d'analyse

Le *focus group* a été filmé dans toute sa durée, puis partiellement retranscrit. Afin d'extraire les données spécifiques issues des interactions entre les participants. L'analyse a été réalisée avec le logiciel Atlas.ti. J'y ai codé le texte selon l'auteur de la citation sélectionnée, le thème abordé et le(-s) scénario(-s) dont elle fait l'objet. J'ai ensuite relié les citations pour faire ressortir les contradictions ou développements de points de vue en filaire à différents moments de la discussion. Ainsi, il devient possible de recouper les informations, de faire apparaître les consensus et les dissensus et de connaître les préoccupations des participants.

2.3.2. DES VISIONS DE L'ARC LÉMANIQUE SANS VOITURE

L'objet d'étude est la zone située entre Lausanne, Genève, les montagnes du Jura et le lac Léman (fig. 2.6.), où la voiture est aujourd'hui omniprésente. Ces espaces apparaissent comme dépendants à l'automobile (fig. 2.7.).

Les étudiants avaient pour consigne de réfléchir à l'hypothèse d'une disparition complète des voitures sur l'arc lémanique. Répartis en cinq groupes de travail, ils ont développé autant de scénarios différents, qui correspondent à trois visions de société : une concentration des biens et services dans des zones denses, un modèle de proximité et une répartition des activités sur tout le territoire (tabl. 2.4.).

Les réactions ont été très inégales entre les différents scénarios, certains ont déclenché beaucoup plus de discussions que d'autres (tabl. 2.5.). Le scénario 2 est de loin celui qui a provoqué le plus de discussions. Nous allons voir qu'il propose un modèle de décroissance, en opposition avec les valeurs sur lesquelles se fonde la société suisse. Les autres scénarios cherchent plutôt à préserver les modes de vie actuels, en veillant à garantir une grande liberté de mouvement.

FIGURE 2.6. (GAUCHE)
Périmètre de travail des étudiants et d'habitation des participants

FIGURE 2.7. (DROITE)
Vues du périmètre d'étude, entre champs, zones villas, forêts et zones commerciales. D'après Google street view, consulté le 30.03.2017



TABLEAU 2.4.
Cinq scénarios répartis en trois visions

SCÉNARIO	VISION
1a Conyland. Coppet-Nyon-Gland	Concentration Deux scénarios correspondent à une vision de concentration urbaine. Les étudiants y insistent sur la limite entre les zones urbanisées et les zones agricoles et naturelles. Les grandes concentrations urbaines sont reliées par des réseaux de transport efficaces, notamment par le rail. On s'y déplace beaucoup et en transports en commun (TC). Dans les deux scénarios, il est possible d'habiter soit dans des zones résidentielles, soit dans des espaces plurifonctionnels qui rassemblent une grande diversité d'activités (culture, sport, bureaux, logements, etc.).
1b Séquences lémaniques	
2 Société horizontale	Proximité Dans ce scénario, les étudiants ont imaginé une répartition isotrope des activités et du logement sur tout le territoire. Ils proposent une vision où le travail n'est plus au centre de l'organisation de la société et où le marché du logement est flexible (mobilité résidentielle forte et mobilité quotidienne faible). Il n'y a pas de TC, dont le tracé du réseau est jugé trop restrictif. Il n'y a plus besoin d'effectuer de grandes distances, ce sont les services qui se déplacent vers les lieux de résidence. Les logements sont regroupés en <i>quartiers</i> , positionnés aux emplacements des villages actuels. Ils sont entourés de zones non urbanisées, où sont placées les activités culturelles, éducatives, sportives, etc.
3a Arche lémanique	Décentralisation La troisième vision présente une décentralisation radicale. Les activités sont réparties de manière isotrope dans le territoire. La multitude de petits <i>centres</i> est très bien connectée entre eux par un réseau de TC performant dont la vitesse annule la distance entre les <i>villages</i> , qui sont considérés comme les quartiers d'une ville éclatée. Les habitants sont hypermobiles, ils se déplacent plus facilement qu'aujourd'hui et toujours en TC.
3b Connexions métropolitaines	

TABLEAU 2.5.
Nombre de citations
d’habitants par scénario

SCÉNARIO	1a	1b	2	3a	3b
NOMBRE DE CITATIONS	4	11	52	7	24

a. Scénario 1a : CONYLAND - Coppet-Nyon-Gland

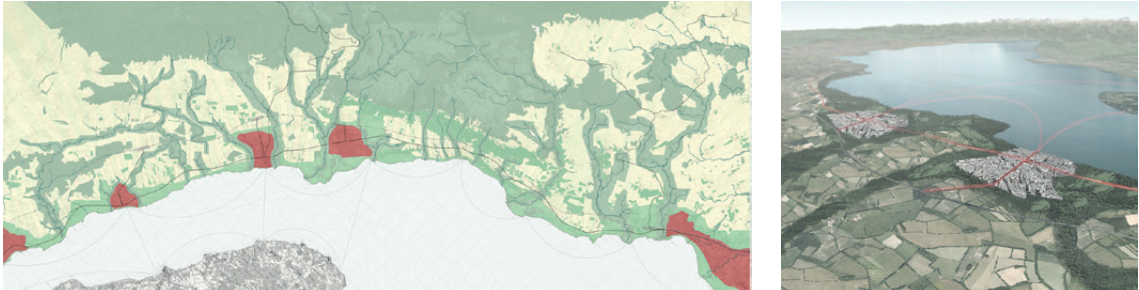
FIGURE 2.8.
Image d’intention
du scénario 1a



L’intention du scénario 1a est schématisée dans l’inversion du schéma de Central Park (New York) : le rapport entre une forte urbanité et un espace vert est inversé (fig. 2.8.). Il prévoit une densification importante des espaces déjà urbanisés et une augmentation du contraste entre les zones bâties et non bâties (fig. 2.9.). Les *noyaux* se développent à partir des communes existantes (Coppet, Nyon et Gland) et s’étendent sur une largeur maximale de 3 km, afin que chacun puisse atteindre *la nature* en moins de 15 minutes de marche. Chacun des *noyaux* contiendrait une population de 9000 habitants par km2 (fig. 2.10.).

FIGURE 2.9.
Master Plan du scénario 1a

FIGURE 2.10.
Vision aérienne du scénario 1a



Les habitants ont le choix de vivre dans la ville dense ou dans des quartiers résidentiels isolés de la ville et reliés par des TC. Ceux-ci sont les anciennes zones pavillonnaires, qui elles aussi sont densifiées (fig. 2.11.). Les espaces non bâtis sont partagés entre forêts, parcs de loisirs à l’attention des citoyens et agriculture. Les transports de fret se font par un réseau ferroviaire spécifique, aménagé sur l’ancienne autoroute (fig. 2.12.). Le bord du lac est non bâti et dédié aux loisirs (fig. 2.13.).

Les déplacements se font en TC, à pied, à vélo ou en bateau. L’actuelle route cantonale devient une piste cyclable. L’autoroute est le support d’une voie de transport agricole par rails, qui dessert le nord des *noyaux* urbanisés à la manière d’un quai de déchargement que l’on trouve dans les usines. Les surfaces dédiées au stationnement automobile deviennent des parcelles constructibles.

FIGURE 2.11.
Zone résidentielle accessible en train



FIGURE 2.12.
Transport de la production agricole
par voie ferroviaire



FIGURE 2.13.
Berges aménagées



Le scénario 1a provoque plusieurs réactions négatives, principalement liées à la densité bâtie proposée (A., M., F., N.). P. remarque la nette séparation entre espaces verts et espaces bâtis, qu'il trouve peu souhaitable. Ce scénario est peu apprécié. Lorsque nous demandons aux participants de se prononcer sur le scénario dans lequel ils aimeraient vivre, personne ne se projette dans celui-ci.

b. Scénario 1b : Séquences lémaniques

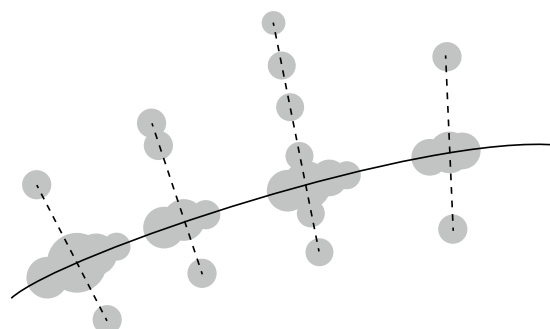
FIGURE 2.14.
Schéma d'intention du scénario 1b

LÉGENDE

— — — — —
Axe principal de TC

— — — — —
Axes secondaires de TC

■ Zones urbanisées

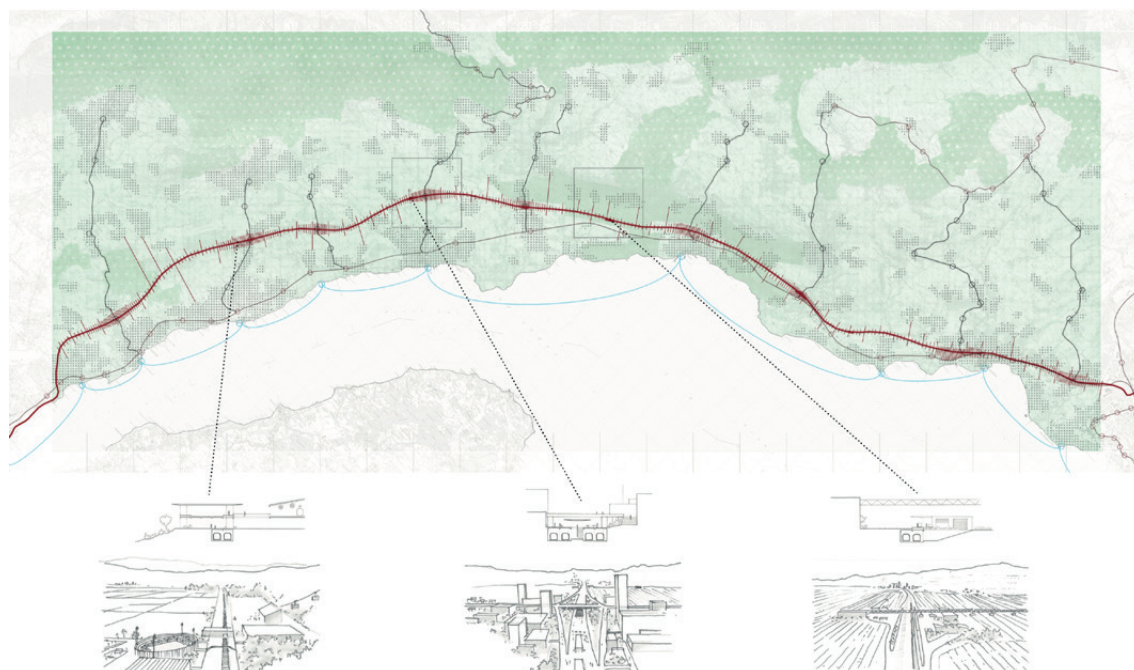


Dans ce deuxième scénario, l'autoroute est rebaptisée Avenue Territoriale et devient la colonne vertébrale d'une ville linéaire traversant l'arc lémanique (fig. 2.14.). Ce qui jusque-là était une fracture visuelle devient un lien, un lieu de rencontre entre deux modes de vie différents (fig. 2.15.).

Cette nouvelle avenue, une fois émancipée des inconvénients de la voiture, est perçue comme un espace attractif et moteur de nouvelles activités. Les qualités de vitesse et d'efficacité qu'offrait l'autoroute sont maintenues en remplaçant la voiture par deux types de lignes de train : un train traversant le territoire à grande vitesse, un autre desservant les petites gares et des réseaux de métro intermédiaires (fig. 2.16). Les transports de personnes et de marchandise se font sur le même réseau.

En relation avec son environnement direct et lointain, le réseau principal est soutenu par une trame de circulation secondaire, qui part toujours de l'Avenue pour s'en éloigner, soit vers le lac, soit vers le Jura. Télécabines, lignes de train existantes, réseau de bus, ces divers moyens de transport permettent de relier des villages, des points d'intérêts ou des zones d'activités agricoles et viticoles situés de part et d'autre de l'ancienne autoroute (fig. 2.17. et 2.18.).

FIGURE 2.15.
Master plan et croquis
du scénario 1b



Le scénario 1b séduit par sa réutilisation de l'autoroute (N., S., A.). Il propose une variété de lieux d'habitation aux gradients d'urbanité plus ou moins élevés, cela semble faciliter la projection pour les participants, qui y trouvent chacun leur compte. La distance au lac de l'autoroute *urbanisée* est reprochée par S. Au contraire, A. le trouve ingénieux et N. et S. s'y projettent toutes deux, chacune y retrouvant l'équivalent de son lieu de vie actuel. N. resterait dans le petit village où elle vit aujourd'hui et S., qui vit au centre-ville de Lausanne, habiterait sur la *veine*, donc dans la partie *urbanisée* dont elle apprécie la continuité (le fait qu'elle relie tout le territoire)⁷⁰.

⁷⁰ Le groupe d'étudiants auteurs de ce scénario et des documents graphiques est composé de : Olivia Buttler, Thomas Lepoutre, Constance Lieurade, Capucine Previtali

FIGURE 2.16.
Plans de la ligne de train
à grande vitesse et d'une
ligne desservant les arrêts
intermédiaires

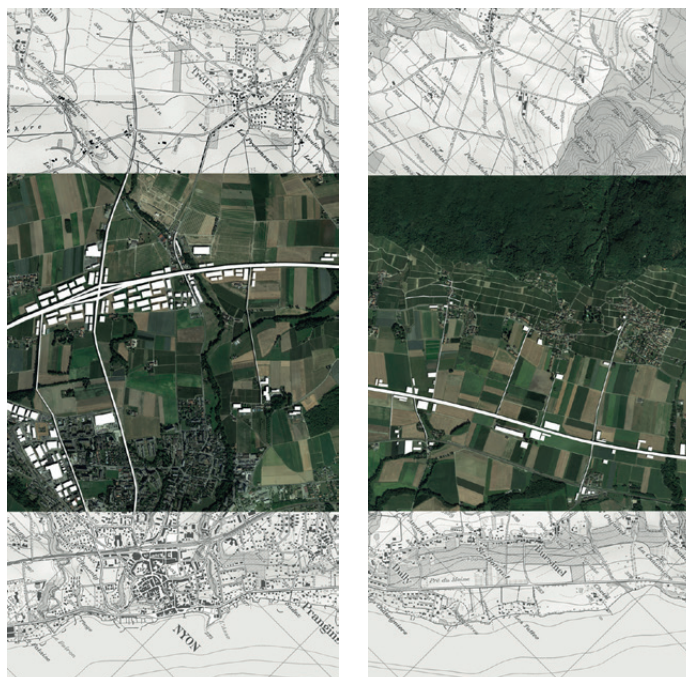


FIGURE 2.17.

Cadrage sur l'autoroute et les lignes de transport reliant les villages alentour : zone dense de l'Avenue Territoriale

FIGURE 2.18.

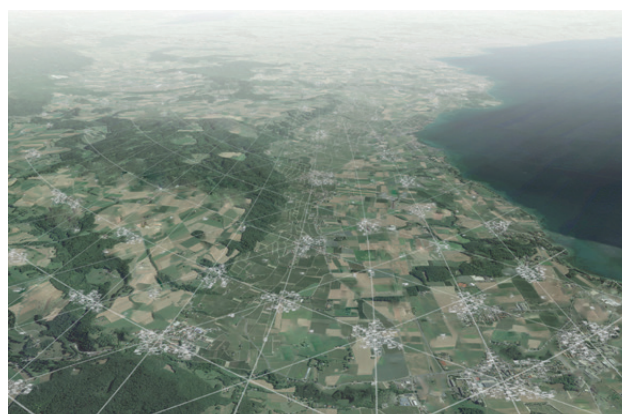
Cadrage sur l'autoroute et les lignes de transport reliant les villages alentour : zone peu dense de l'Avenue Territoriale



c. Scénario 2 : Société horizontale

FIGURE 2.19.

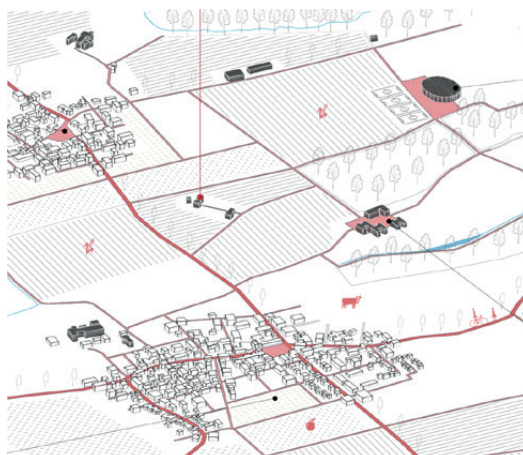
Image d'intention du scénario 2



Ce scénario propose un renversement des valeurs. Le modèle basé sur la croissance économique, la consommation et la vitesse est abandonné. Le travail n'est plus le fondement de la société. Ce ne sont plus les grandes infrastructures qui définissent les lieux d'attractivités. Le confort, l'attractivité et le dynamisme des villes se dissolvent à l'échelle du territoire, qui devient isotrope (fig. 2.19.). Le scénario met en avant la proximité, le local. Les activités individuelles et collectives deviennent les activités principales. Les déplacements sont basés sur la mobilité douce, l'usage des TC est occasionnel. Le transport motorisé est réduit au maximum. Il se fait à travers un service à la demande et uniquement pour des besoins et des événements exceptionnels (déménagement, transfert à l'hôpital, etc.). Le réseau routier est conservé de manière à pouvoir desservir tous les villages, mais la vitesse y est limitée. Il sert essentiellement aux déplacements à pied ou à vélo. Les distances parcourues quotidiennement sont faibles, car on déménage facilement pour se rapprocher de ses activités. Il n'y a plus de pendularité, on travaille à proximité de son lieu de résidence.

Les villes et les villages se transforment en un ensemble de quartiers de 2000 à 3000 habitants, entourés de nature, d'agriculture et d'autres fonctions toutes utiles à la vie de quartier (fig. 2.20.). Ce principe de vie local n'est pas un repli sur soi-même ni un retour à un modèle moyen-âgeux, le citoyen sait plus que jamais qu'il fait partie d'un tout parce qu'il y a des lieux, réels et virtuels, qui lui permettent de se confronter à l'altérité. Les lieux qui entourent les quartiers résidentiels accueillent la majeure partie des fonctions quotidiennes et exceptionnelles telles qu'école, hôpital, terrain de sport, cinéma, ferme, etc.

FIGURE 2.20.
Organisation territoriale
du scénario 2



Le scénario 2 est perçu comme une vision alternative à la société actuelle, un renversement complet des valeurs et du modèle en place sur l'arc lémanique (V., A.). Bien qu'il apparaisse aux participants comme étant le plus lointain de l'état actuel, plusieurs se projettent davantage dans ce scénario que dans les autres. C'est un scénario qui provoque un clair dissensus entre ceux qui ne s'y voient pas du tout (N., M., S.) et ceux qui s'y voient bien (P., V., J.).

S. le trouve complètement irréalisable. Jusqu'ici personne n'avait été aussi radical dans sa réaction. À partir du moment où elle prend position, les autres participants se prononcent beaucoup plus clairement également, et des désaccords apparaissent. M. dit que ce n'est pas pour lui, que l'on perd l'individualité en étant cantonné à un seul endroit. Il ressent une perte de liberté dans ce scénario où la mobilité de longue distance est très restreinte. Il évoque la sensation d'être prisonnier, ce qui provoque un acquiescement général. Un clair dissensus apparaît alors. N. et S. sont en *porte-à-faux* avec ce modèle, qu'elles qualifient de *retour en arrière*. Elles se prononcent contre la restriction de mobilité qu'il induit. Pour N., aujourd'hui, chacun dans une famille a ses activités et son indépendance, ce qui ne serait plus imaginable dans le scénario 2, car *plus on peut aller loin, plus on a de possibilités*. Pour N., S. ou M., ce scénario représente une perte d'autonomie. Plusieurs questions sont en lien avec les services et itinérances (N., S., A., M.) et F. se préoccupe de la valeur du foncier. À l'inverse, P. et V. voient ce scénario comme une *tendance que la société va devoir prendre*. Son aspect communautaire, améliorant le *vivre-ensemble*, est souligné plusieurs fois (A., V.). Ceux qui apprécient le scénario 2 sont aussi ceux qui prônent la décroissance et une baisse de la mobilité (vitesse, distances parcourues). A. essaie de trouver un consensus, d'expliquer et comprendre ce qu'il se passe. Elle révèle un paradoxe dans lequel elle semble se trouver : entre individualité et *vivre-ensemble*. P., V., J. vivent aujourd'hui sans voiture, apparemment par choix. M. et J. s'entendent sur le fait qu'un PCW serait une conséquence de la hausse du prix du pétrole. P. pense que nous sommes déjà dans la situation où nous devrions prendre des mesures vers un PCW⁷¹.

⁷¹ Étudiants auteurs du scénario
et des documents graphiques :
Jonathan Amort, Geoffroy Jutzeler,
Nadine Terrier, Marine Villaret

d. Scénario 3a : Arche lémanique

FIGURE 2.21.
Schéma d'intention
du scénario 3a

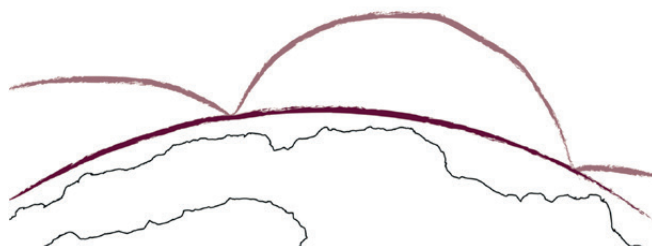


FIGURE 2.22.
Master plan du scénario 3a



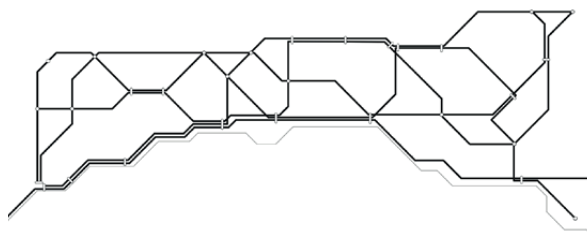
FIGURE 2.23.
Le tram-train



Ce scénario part du postulat que la facilité de déplacement ne doit pas diminuer, même si les voitures disparaissent. Pour maintenir un bon niveau d'accessibilité, les étudiants proposent de compléter le réseau ferroviaire existant et développent un système de trams-trains, qui avancent à grande vitesse entre les villages et au pas lorsqu'ils les traversent (fig. 2.22. et 2.23.). Le train Nyon-St-Cergue est raccordé à la ligne Morges-Bière, l'ancienne ligne Nyon-Divonnes est remise en service. Toutes les cadences sont augmentées.

⁷² Étudiants auteurs du scénario et des documents graphiques : Saima Seleina Schlez, Kai Eva Najand, Jean-Yves Pascalis, Iakovos Papaioannou

FIGURE 2.24.
Schéma d'intention
du scénario 3b



e. Scénario 3b : Connexions métropolitaines

Le scénario 3a a suscité peu d'intérêt de la part des habitants de l'arc lémanique qui participaient au *focus group*⁷².

Le scénario 3b propose le développement d'une ville cellulaire (fig. 2.24. et 2.25.) dont les villages actuels deviennent des quartiers, reliés efficacement par un réseau de TC et de pistes cyclables (fig. 2.26., 2.27. et 2.28.).

Le maillage serré de TC serait, d'après plusieurs participants, le plus souhaitable en termes d'alternative à la voiture. Il ne remet pas fondamentalement les modes de vie en question, car les transports sont performants : fréquence et desserte élevées, horaires élargis (A., M., J., S.). Si la performance et rapidité de déplacements sont remarquées par tous, tous en revanche ne la saluent pas. Pour J., ce maillage serré est l'inverse de la tendance actuelle. P. s'inquiète du financement de telles

73 Étudiants auteurs du scénario et des documents graphiques : Ellen Kildal, Raphaël Bach, Léonore Dor, Mathilde Loiseau

infrastructures de transport. Si V. y apprécie la mixité des modes de transport, elle compare ce scénario au scénario 2 et critique la recherche de vitesse et d'efficacité toujours plus grandes. N. se prononce de manière ambiguë sur ce scénario, dont elle trouve à la fois le maillage trop peu serré et la couverture du territoire trop homogène et dense⁷³.



FIGURE 2.25. (EN HAUT À GAUCHE)

L'arc lémanique, une ville cellulaire

FIGURE 2.26. (EN HAUT À DROITE)

Plan du métro

FIGURE 2.27. (EN BAS À GAUCHE)

Le tram-train entre deux quartiers

FIGURE 2.28. (EN BAS À DROITE)

Le tram-train dans un quartier

Lors des entretiens individuels, lorsque nous demandions aux habitants de partir de zéro pour imaginer un monde sans voiture, ils avaient des difficultés à se projeter. Face aux scénarios, ils surmontent ce blocage et s'imaginent vivre sans voiture. Toutefois, ils ont une inégale facilité à se projeter dans les scénarios. Même quand ils disent apprécier un scénario, ils ont parfois *du mal à s'y imaginer vraiment* (M.) ou n'aimeraient *pas tout de suite* y habiter (P.). Montrer plusieurs scénarios développés par des étudiants clarifie le caractère utopique des propositions (aucune crainte que cela ne se réalise) et démontre que l'hypothèse d'une disparition de la voiture privée peut engendrer des évolutions très diverses de l'organisation du territoire. Les participants voient assez vite qu'un monde sans voiture implique bien plus que des questions de déplacement, l'aspect pro ou anti-voiture n'est plus une distinction, il est dépassé pour laisser la place à des problématiques plus générales et transversales.

Dans cette première phase du *focus group* (prise de connaissance des scénarios), les participants font facilement des remarques en réaction à ce qui leur est présenté. Ils ont tendance à être en connivence sur les questions que posent les uns et les autres, qu'ils prolongent ou soutiennent. Ils parlent des scénarios sans forcément donner leur avis ouvertement. Ce sont plutôt des questions qui sont posées. Quelles sont les positions des habitants vis-à-vis des scénarios ? Qu'est-ce que la projection des habitants dans leur lieu de vie sans voiture nous apprend sur leur rapport à l'EP ? La suite du *focus group* est l'occasion d'approfondir ces sujets.

2.4. FOCUS GROUP : DISCUSSION ET APPROFONDISSEMENT

FIGURE 2.29.
Disposition du *focus group*
pendant la phase 2



Cette sous-partie présente la deuxième phase du focus group, lorsque les étudiants ont quitté la salle et les participants étaient invités à discuter des scénarios (fig. 2.29), à prendre du recul pour développer des visions qui correspondraient le mieux à leurs attentes. Au début de ce deuxième temps, les participants ne savent pas par où commencer et quel cadre donner à leurs réflexions. Avant, ils réagissaient chaque fois à un scénario précis : ils pouvaient discuter de points illustrés par les étudiants, ou alors remarquer des lacunes. Dans cette deuxième partie du focus group, les participants se positionnent sur des problématiques introduites par les scénarios. Qu'est-ce qui fait consensus et à l'inverse, qu'est-ce qui crée le dissensus ? Est-ce qu'une pensée de groupe émerge de l'interaction entre les participants ? En prenant du recul, les participants réalisent que toucher à la voiture influence toute l'organisation de la société. À ce moment-là, chacun partage davantage son opinion que lors de la première phase, et se confie sur ses pratiques pour justifier ses prises de position. À travers les thèmes abordés, les divergences de positions, mais aussi les avis communs deviennent visibles. Nous aborderons d'abord les hybridations de scénarios proposées par les participants (2.4.1.). L'organisation du territoire sera le deuxième sujet approfondi (2.4.2.). Nous étudierons ensuite les prévisions des habitants quant à l'évolution de la mobilité (2.4.3.). Enfin, leurs rapports à la voiture seront présentés (2.4.4.).

2.4.1. HYBRIDATION DES SCÉNARIOS PROPOSÉS

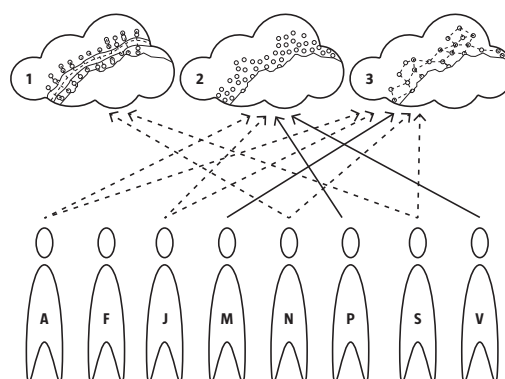
Pour commencer, revenons sur ce que les habitants perçoivent comme des manques dans les scénarios proposés. Là encore, le scénario 2 est celui qui a le plus suscité le débat. N. remarque qu'il ne prend pas en compte la circulation de transit. Elle souhaiterait comprendre comment la proposition s'inscrit dans d'autres échelles, comment l'arc lémanique se rattache aux alentours. M. lui répond qu'il imagine de toute façon que les scénarios PCW ne peuvent pas fonctionner s'ils sont seulement sur l'arc lémanique. Si ce qui est proposé apparaît comme un changement radical pour la moitié des participants, V. évoque un aspect communautaire qu'elle trouve trop peu mis en avant. Elle propose également une voie verte séparée du trafic et qui traverse tout le territoire, ponctuée de places publiques. Selon elle, la disparition des voitures permettrait de repenser l'espace en donnant davantage de place aux cyclistes et à l'échange.

Si P. et V. se prononcent directement en faveur du sc. 2 et M. s' imagine volontiers dans le sc. 3b, plusieurs participants commencent spontanément à hybrider deux scénarios pour assembler les qualités de l'un et de l'autre, et ainsi imaginer un futur sans voiture qui soit désirable pour eux (fig. 2.30.). A. et J. apprécient le *vivre-ensemble* généré par le scénario 2, qu'ils souhaiteraient combiner avec l'efficacité du réseau de TC du sc. 3 b. N. et S., quant à elles, hybrident les scénarios 1b et 3b. La

première, automobiliste habitant un village de 500 habitants et la deuxième vivant au centre-ville d'une grande ville et se déplaçant en TC, toutes deux trouvent satisfaction dans les mêmes scénarios, pour des raisons différentes. S. s' imagine vivre dans la dorsale du scénario 1b, tandis que N. se projette volontiers dans les zones résidentielles accessibles par des lignes de TC au départ de la dorsale.

FIGURE 2.30.
Scénarios dans lesquels les participants s'imaginent vivre

Légende
Trois visions
1 - Concentration
2 - Proximité
3 - Décentralisation



Autres thèmes abordés, mais sur lesquels personne n'a rebondi : F. se demande ce que vont faire les personnes qui travaillent dans la filière automobile, et il apparente le scénario 2 à un régime politique *socialiste en Russie, où la liberté, elle est partie... on est en contradiction avec le système libéral.*

M. s'inquiète de la viabilité économique du scénario 2, alors que P. pense au contraire qu'il est plus viable que les autres car n'exige pas d'infrastructures lourdes à construire ni à entretenir. La vision de P. peut être qualifiée de décroissance : moins d'argent gagné, mais aussi moins d'argent à dépenser. Au sujet du scénario 3, le dissensus apparaît à nouveau. Cette fois-ci, M. vante les performances de TC alors que P. s'inquiète du financement des infrastructures. Nous avons là deux visions de société. Dans les deux, l'activité économique est couplée avec la mobilité. Dans l'une, une augmentation de la mobilité est souhaitée, afin de croître économiquement. Dans l'autre, une décroissance économique est compatible avec une qualité de vie souhaitable grâce à une reconfiguration des modes de vie dans le sens d'une relocalisation, d'un retour à la proximité. La viabilité économique des scénarios crée un dissensus (tabl. 2.6.). Un même scénario peut paraître viable économiquement à un participant et ne pas l'être selon un autre. Le scénario que le participant trouve souhaitable lui apparaît viable économiquement.

TABLEAU 2.6.
Dissensus sur la viabilité économique des scénarios

SCÉNARIO / PARTICIPANT	2	3b
M.	pas viable ni souhaitable décroissance	viable et souhaitable comporte un maillage très dense de TC
P.	viable et souhaitable « Comme on a moins de moyens financiers, c'est bien qu'il n'y ait pas de trains ou d'infrastructures lourdes à entretenir pour les communautés. »	Pas viable ni souhaitable « Est-ce que vous avez pensé au financement ? Parce que maintenant, les routes coûtent bien sûr cher à la communauté, mais c'est les particuliers qui achètent leurs voitures. Sans voiture, c'est la communauté qui doit financer la construction de toute l'infrastructure, des tapis roulants, etc. »

2.4.2. ORGANISATION DU TERRITOIRE

Les participants témoignent d'une attention particulière pour l'organisation du territoire. La densité est un thème récurrent. Le scénario 1a, qui exprime la plus forte concentration, est décrié par trois participants. M. se demande comment les zones villas y sont densifiées et P. questionne la place des espaces verts dans la ville dense telle qu'elle est proposée par les étudiants. Ce dernier témoigne d'un attachement à des endroits à l'urbanité forte, il questionne la ville dense parce que le modèle l'intéresse : il se demande ce que deviennent les villes dans le scénario 2, où tout le territoire est parsemé de petites unités de quelques milliers d'habitants.

L'emplacement des activités apparaît comme une préoccupation importante pour les habitants. Lorsque cela n'est pas clair dans les scénarios, ils demandent des précisions. F. fait le lien entre emplacement des activités et utilisation de la voiture. P. pose la question de l'emplacement des activités culturelles dans le scénario 1b. Pour N., lieux d'habitation et hub de transport ne devraient pas être au même endroit. Les remarques des habitants dépassent les scénarios pour concerner des points qu'ils apprécient ou déprécient dans leurs lieux de vie : S. dénonce l'affectation résidentielle du bord du lac à Lausanne, qu'elle préférerait aménagé espace dédié à des activités de loisir, J. déplore la disparition des bancs, qu'il perçoit comme des éléments d'accompagnement. Il y voit un changement de statut du piéton, qu'il dénonce. La gestion administrative du scénario 2 préoccupe V., tandis que pour P., elle serait facilitée par la petite taille des unités.

Certains participants critiquent dans les scénarios des situations qu'ils vivent dans leur quotidien et qu'ils ont choisies. M. s'inquiète de la hauteur des immeubles résidentiels du scénario 1a, alors qu'il apprécie d'habiter lui-même au centre-ville de Lausanne dans une résidence d'immeubles d'environ huit étages (information extraite de l'entretien individuel, auquel il a participé). N. se dit dérangée par le fait que, dans le scénario 3b, tout le territoire soit habité (maillage serré de TC et réseau de villages). Et en même temps, elle dit apprécier la décentralisation proposée par le scénario 2 et vit dans un village de 500 habitants dont elle précise plusieurs fois la mauvaise qualité de desserte en TC pour justifier son utilisation de la voiture. F. déplore le manque de diversité des villages du scénario 2 et apprécie de vivre dans un espace similaire (relativement densément bâti, résidentiel et situé en milieu rural). Ce qui leur convient dans leur quotidien les dérange dans les scénarios. Ce constat pose la question du poids accordé aux discours d'habitants dans les projets de planification. En effet, les démarches participatives qui sont souvent menées en parallèle de projets urbains intègrent les attentes exprimées par les habitants. Peut-être faudrait-il envisager d'autres manières pour faire émerger les attentes. Ceci fera l'objet des deuxième et troisième parties de cette thèse.

Avec l'aide des scénarios, les habitants dépassent la préoccupation de leurs déplacements, pour s'intéresser aux dynamiques induites par l'organisation du territoire. Toutefois, ils se positionnent toujours par rapport à leur propre situation. Ainsi, leurs attentes dépendent de l'offre perçue : elles sont situées.

2.4.3. INTUITIONS QUANT À L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ

La liberté de mouvement semble importante pour les participants qui s'expriment. Les scénarios 1b et 3b sont appréciés car ils laissent le choix du mode de transport. Rapidité, flexibilité, accessibilité d'endroits peu desservis aujourd'hui et efficacité du déplacement sont des critères importants pour S., qui se déplace en TC, ainsi que pour tous les automobilistes. La notion de *vivre-ensemble* et la recherche de lien social sont

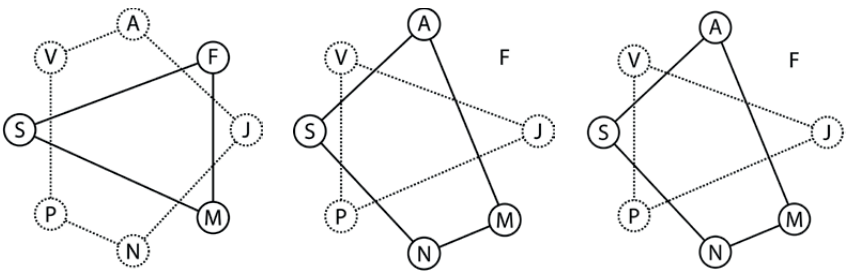
exprimées par certains non-automobilistes (J., P., V.), mais aussi par certains automobilistes (N., A.) (fig. 2.31.). Il n'y a pas de dichotomie entre automobilistes et non-automobilistes : les personnes qui possèdent une voiture et qui l'utilisent pour tous leurs déplacements n'ont pas forcément de valeurs et d'attentes en commun. Le dissensus autour du scénario 2 se confirme au fur et à mesure de la discussion. Chaque habitant se positionne clairement en faveur ou en défaveur de ce scénario (fig. 2.32.). Tandis que A. critique la dépendance aux autres induite par le scénario 2, V. et P. rétorquent que cela peut être vu positivement. P. imagine bien cette évolution-là de la société. P., V. et J. perçoivent l'EP comme un lieu d'échange et ce désir de plus de convivialité a influencé leurs pratiques de mobilité. Ils estiment que l'EP a de la valeur, position qui n'apparaît pas dans les discours de A. et N., qui parlent du *vivre-ensemble* comme de quelque chose auquel elles aspirent, en ne cherchant pas, dans les faits, à l'atteindre dans leurs déplacements (fig. 2.31). Un grand dissensus est observable entre ceux qui pensent que la mobilité *va augmenter* (S., N.) et ceux qui prônent un ralentissement (P., V., J.) (fig. 2.33.). Pour J., selon le *principe de réalité*, on gagne à réduire sa mobilité. Il pense que nous allons arriver à un monde sans voiture, notamment suite à une pénurie de pétrole. On retrouve ici la même répartition qu'au sujet du scénario 2 : parmi les huit participants, ceux qui se projettent volontiers dans le scénario 2 pensent tous que la mobilité va diminuer (fig. 2.32). Ce sont eux qui ont fait le choix de ne pas posséder de voiture (J., P. et V.).

FIGURE 2.31.
« Aspirez-vous à davantage de lien social ? »

FIGURE 2.32.
« Aimeriez-vous vivre dans le scénario 2 ? »

FIGURE 2.33.
« Pensez-vous que la tendance est à une diminution des déplacements ? »

—
Non Oui



Des groupes d'habitants se forment par rapport à différents sujets, et les habitants ne sont pas réductibles à un seul de ces groupes : leur profil correspond à une composition qui leur est propre, et leur statut d'automobiliste ou de non-automobiliste ne permet pas de les catégoriser.

De ces observations, je vois émerger deux univers de cohérence. Le premier établissant la disparition de la voiture comme une perte, le deuxième y voyant plutôt des avantages (tabl. 2.7). Les modèles ne sont pas des typologies, ils ne permettent pas de catégoriser les participants, qui composent avec des éléments de chacun d'eux. Ils donnent des clés de lecture des tendances actuelles, aident à connaître ce qui existe, à le nommer.

TABEAU 2.7.
Deux modèles émergent

LA MOBILITÉ VA	
augmenter rapidité, efficacité	diminuer ralentissement, distances plus courtes
UN MONDE SANS VOITURE EST	
un retour en arrière non désirable	une perspective rassurante désirable, selon un principe de réalité
CELA VA PROBABLEMENT ENGENDRER	
une restriction de liberté et de l'individualité	davantage de lien social et d'entraide

Les participants ne semblent pas tous d'accord sur la définition d'un transport performant. Les arguments du coût, de la fréquence, de la desserte apparaissent avec des pondérations différentes selon les personnes. F., A. et N. se déplacent majoritairement en voiture. Ils s'en justifient à plusieurs reprises, ce qui fait réagir les autres participants. J. est un grand marcheur qui vit depuis 35 ans sans voiture. Il contredit plusieurs fois les automobilistes F., N. et A. lorsqu'ils justifient leur utilisation de la voiture. M., qui se présente aussi comme un grand utilisateur de sa voiture, mais va travailler à pied, est moins questionné sur ses pratiques. Il explique ne pas se tourner vers les TC, car ils sont moins performants que la voiture, ce que personne ne remet en question. Lorsque A. soutient le même argument, elle se fait contredire. Les réactions vis-à-vis des remarques des habitants ne dépendent pas seulement de la remarque elle-même, mais tout un univers perçu par les autres habitants, qui inclut les multiples facteurs de choix d'une pratique, dépassant ceux qui sont énoncés. Il sous-entend ici que c'est F. qui définit ses pratiques et qu'il dépend de lui qu'elles changent ou non.

La voiture apparaît comme irremplaçable à certains, ce que d'autres mettent en doute. Pour les automobilistes A. et F., l'utilisation de la voiture pour son coffre pourrait facilement être substituée. Pour V., le coût des TC doit être défini par une stratégie politique. Pour F. et A., les TC sont beaucoup trop chers. C'est leur argument principal pour justifier de leur emploi de la voiture. J. leur fait remarquer que la voiture aussi a un coût. Pour N., les TC ne sont pas chers, le prix n'est pas le problème, ce n'est pas la raison de son utilisation de la voiture. M. est d'accord avec elle à un moment de la discussion, puis finalement, il en vient à dire que c'est trop cher. La position d'un habitant par rapport à une problématique peut fluctuer au cours de la discussion. Par exemple, comme nous l'avons vu précédemment, N. exprime l'attente d'un réseau de TC au maillage très serré et en même temps un désir d'espace, de solitude, de nature vierge. Elle prône une claire distinction ville/campagne et souhaite disposer de toutes les commodités de la ville tout en habitant un endroit isolé et calme. Elle critique les scénarios où les TC forment un réseau à maillage serré, tout en se plaignant de la faible desserte actuelle des TC dans les zones peu denses. D'un autre côté, elle critique le côté *chacun dans son coin* des TC, trouve pesant lorsque personne ne se parle dans le métro, alors qu'elle-même se trouve toujours dans ce qu'elle nomme la bulle de sa voiture.

Ce *focus group* confirme les résultats obtenus lors de l'analyse des entretiens individuels d'habitants : chaque profil est fait d'une composition de multiples facteurs, et les attentes exprimées dépendent du contexte de la discussion.

CONCLUSION DE LA PARTIE I DES ATTENTES MULTI-FACTORIELLES, DYNAMIQUES ET SITUÉES

La question qui a guidé cette première partie de la thèse est la suivante : quelles sont les pratiques de mobilité attendues par les habitants de la Suisse ? En réponse, j'ai posé l'hypothèse que les pratiques attendues par les habitants dépendent de l'offre qu'ils perçoivent. Question et hypothèse ont été explorées à travers un état de l'art et des entretiens d'experts (chapitre 1), puis au moyen d'entretiens d'habitants (chapitre 2).

LA VOITURE : DE L'OUTIL À L'OBJET, UNE QUESTION DE POINT DE VUE

Dans le terrain de cette première partie, des habitants de Suisse ont décrit leurs pratiques, livré leurs attentes et se sont projetés dans des futurs probables, souhaitables et sans voiture. La mobilité concerne bien plus que le déplacement : elle est indissociable des modes de vie. Et la voiture y tient une place importante chez chacun des participants à nos enquêtes qualitatives. Qu'ils le souhaitent ou non, pour tous il est difficile d'imaginer un monde sans voiture.

Si la voiture est devenue un moyen de transport efficace, c'est parce que le territoire a progressivement été organisé en fonction. Cet état de fait est relativement récent et n'est pas figé. Des signes témoignent d'un changement de statut de la voiture, qui va de pair avec une évolution des pratiques de mobilité. Pour diverses raisons, de plus en plus de personnes ne se déplacent pas – ou peu – en voiture.

Lorsque les habitants se projettent sans voiture dans la situation actuelle, ce sont plutôt des problèmes logistiques qui sont énoncés. Pour beaucoup d'interrogés, la voiture facilite la vie plutôt qu'elle ne la contraint. Conduire n'est pas subi, c'est une possibilité qui donne d'autres possibilités. La perception de la voiture comme instrument de liberté, d'indépendance ou encore symbole d'expression de l'individualité se confirme chez la majorité des participants à nos enquêtes (qu'ils soient automobilistes ou non). Les rares personnes qui tiennent une position forte contre la voiture reconnaissent malgré tout qu'elle est importante. La notion de plaisir – de conduire, d'écouter de la musique dans la voiture, etc. – n'est pas tout de suite citée lors des entretiens. Ces thèmes apparaissent seulement lorsque les habitants expliquent pourquoi ils ne souhaiteraient pas se passer de voiture.

Se projeter sans voiture dans un monde où il n'y a pas de voiture est différent de se projeter sans voiture dans le monde d'aujourd'hui. Parce l'environnement favorise les déplacements en voiture, l'idée de s'en passer apparaît comme une contrainte. Par contre, lorsqu'ils s'imaginent vivre dans des mondes post-voiture, les habitants témoignent de nouvelles attentes. En les invitant à se projeter dans des futurs dépassant leur imagination, l'importance de planifier pour les humains plutôt que pour les véhicules leur apparaît comme une évidence. Si leurs préoccupations s'arrêtaient au transport, elles s'élargissent alors à la mobilité et à l'aménagement de l'espace.

Qu'est-ce qui est important pour les habitants interrogés ? Pouvoir aller en montagne facilement, de ne pas dépenser trop d'argent, vivre dans un lieu calme et résidentiel ? Des scénarios de leur lieu de vie post-voiture ont été présentés à huit habitants lors d'un *focus group*. Ils ont enrichi leur imaginaire et les ont aidés à percevoir ce qui

compte pour eux. Des consensus apparaissent : tous s'accordent à dire que la voiture touche toutes les dimensions de la société et que les modes de vie et moyens de déplacement doivent être repensés. Des dissensus émergent également, non pas sur des détails des scénarios mais sur des questions de société et de valeurs (choix de mode de vie). Imaginer un monde post-voiture oblige à reconfigurer l'organisation des activités. Nous avons relevé différents types de changements souhaités par les habitants par rapport à leur mobilité. Ils sont de l'ordre du contenu de leurs activités (se faire livrer ses courses à domicile, donc annuler ce déplacement de son programme), de leur emplacement (aller dans un supermarché plus proche de chez soi), de la façon de se rendre au même endroit (aller dans le même supermarché en transports publics plutôt qu'en voiture) ou de l'amélioration du mode pratiqué (que les bus passent du diesel à l'électrique, que leur fréquence augmente). Les scénarios stimulent l'imaginaire, facilitant la projection dans son lieu de vie sans voiture. De nouvelles possibilités sont alors perçues. Le *focus group* montre que l'environnement contribue à enrichir l'imaginaire. En se projetant dans des futurs allant au-delà de leur imagination, les habitants développent une autre vision de ce qui leur paraissait banal, et de là apparaissent de nouvelles attentes. En sachant cela, il y a un enjeu à intégrer dans les projets d'aménagement non seulement des attentes exprimées, mais également des attentes non encore perçues.

Les participants aux enquêtes qualitatives ne sont pas catégorisables en typologies. Il n'y a pas de dichotomies entre automobilistes et non-automobilistes : chaque individu compose avec ce qu'il perçoit pour répondre à ses attentes. Cette diversité dynamique est à prendre en compte dans les projets urbains. Parce que les habitants ont une marge de manœuvre dans le choix de leurs pratiques de mobilité, connaître leurs aspirations aide à prévoir les futures attentes par rapport à l'aménagement de l'espace public. Les pratiques habitantes sont des attentes que l'individu a réalisées. Elles dépendent d'une multitude de facteurs qui ne sont pas tous compatibles entre eux. De trop grandes dissonances entraînent un changement de pratiques de mobilité et des modifications de l'environnement peuvent en être des éléments déclencheurs. Ainsi, les attentes sont dynamiques : elles évoluent dans le temps et en fonction du point de vue (par exemple, les attentes sont différentes selon que l'on se positionne depuis l'intérieur ou l'extérieur de l'habitacle d'une voiture). Influencées par l'offre que perçoit l'habitant, elles sont situées, c'est-à-dire qu'elles sont en partie relatives aux caractéristiques de l'environnement. Pour accompagner un changement, il y a donc un enjeu à proposer de nouveaux points de vue sur l'espace public.

QUALIFIER L'INTERINFLUENCE ENTRE INDIVIDU ET ESPACE PUBLIC

Entreprendre des projets d'envergure, dont la réalisation s'étend sur plusieurs années et l'utilisation sur une cinquantaine d'années, est toujours un pari sur l'évolution des attentes. Les infrastructures routières sont construites, et elles seront présentes dans le futur. Peuvent-elles être réinterprétées, s'adapter à l'évolution des attentes pour devenir des espaces réellement publics, c'est-à-dire accessibles à tous en tout temps ?

L'évolution de la mobilité est une opportunité de repenser l'espace public, pour qu'il rende possible la réalisation de modes de vie où la voiture privée ne serait plus centrale. L'espace public fait partie de la chaîne d'actions de tout habitant, et il ne soutient pas toujours les pratiques attendues. Les habitants ciblés dans la suite de la thèse sont ceux qui souhaitent changer de pratiques de mobilité mais ne trouvent pas dans l'EP suffisamment de soutien, ainsi que ceux qui, aujourd'hui, ne souhaitent pas changer car leur situation actuelle leur est favorable, sans être viable pour davantage d'individus (par exemple, il semble nécessaire, en Suisse, de trouver des solutions pour limiter la saturation des différents réseaux de transport). Dans

quelles mesures des modifications de l'environnement peuvent-elles accompagner la réalisation de pratiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle ? Quels aménagements de l'EP pourraient prendre en compte la diversité et le caractère fluctuant des attentes ? Comment opérer un changement progressif, inclusif, répondant aux intérêts des individus comme de la société ? En explorant l'entremêlement de l'espace individuel et de l'espace sociétal chez des habitants de Suisse, nous avons proposé de premiers éléments de réponse, qui seront complétés par les parties II et III de la thèse. L'étude de l'interinfluence entre EP et pratiques habitantes a donné de premières pistes prometteuses, que nous allons désormais approfondir dans la suite de ce travail. Pour cela, nous avons besoin d'un support théorique. Une grille de lecture de l'espace public sous le prisme des pratiques habitantes va nous aider à mieux connaître les caractéristiques des interactions entre les acteurs et l'espace public.

PARTIE II

L'ESPACE PUBLIC PAR LES ACTEURS

FIGURE 3.1.

Une paroi rocheuse.
Solange Belon,
Escalade aux Gorges du
Dailley, 16 juin 2013 in : Flickr.
URL : <https://www.flickr.com/photos/solangebelon/>
Consulté le 26 mars 2017



Espace public et pratiques de mobilité sont intrinsèquement liés : si trop d'espace est dédié au déplacement, les pratiques de séjour sont entravées, et d'un autre côté, si un lieu n'est pas accessible, personne ne peut y séjourner. Soutenir les pratiques habitantes consiste donc à intégrer la notion de séjour, tout en maintenant les possibilités de circulation dans l'espace public.

Cette deuxième partie de la thèse propose une interface entre sciences sociales et urbanisme opérationnel. Elle vise à articuler les deux étapes du terrain que sont les enquêtes qualitatives (partie I) et les tests grandeur nature dans l'espace public (partie III). J'y présente des concepts théoriques qui viennent enrichir la recherche empirique présentée en première partie. Ainsi, les résultats des enquêtes qualitatives (partie I) participent à la définition d'un urbanisme de l'entre-deux (partie III).

TABLEAU 3.1.
Composition de la partie II

PARTIE	I	II	III
TITRE	La mobilité par les individus	L'espace public par les acteurs	Faire prise. Agir pour l'espace public
COUPLE	individu — mobilité	acteur — environnement	habitant — espace public
QUESTION DE RECHERCHE	Quelles sont les pratiques de mobilité attendues par les habitants de la Suisse ?	Quel est le rôle de l'espace public dans la réalisation des pratiques de mobilité ?	Quel mode opératoire est capable de faire émerger des propositions qui répondent aux attentes ?
DOMAINE DE CONNAISSANCES	sociologie et sciences sociales de l'espace	psychologie, philosophie et sciences sociales de l'espace	urbanisme
MÉTHODOLOGIE	état de l'art sur la mobilité enquêtes qualitatives	état de l'art sur les affordances et sur l'entre-deux	modification de deux espaces publics en Suisse
VISÉE	empirique	analytique	opérationnelle

CHAPITRE 3

L'ENVIRONNEMENT CHARGÉ DE *PRISES*

3.1.	INTERACTIONS ENTRE ACTEUR ET ENVIRONNEMENT	126
3.1.1.	LA THÉORIE DES AFFORDANCES <ul style="list-style-type: none"> a. Le territoire comme un mur d'escalade b. Les affordances selon James G. Gibson 	126
3.1.2.	LE CONCEPT APPLIQUÉ AUX SCIENCES SOCIALES DE L'ESPACE <ul style="list-style-type: none"> a. Au-delà de la perception visuelle b. La charge immatérielle c. Ensembles et cascades d'affordances d. Une double instabilité 	129
3.2.	DE L'INVITE À LA PRISE	134
3.2.1.	LES AFFORDANCES : DES INVITES OU DES PRISES <ul style="list-style-type: none"> a. Distinguer invites et prises b. L'intentionnalité des concepteurs c. Du virtuel à l'actuel 	134
3.2.2.	DIFFÉRENTS DEGRÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX INVITES <ul style="list-style-type: none"> a. Perception et saisissement des invites b. Des handicaps de situation c. Présence et absence d'invite 	137
3.2.3.	DES BLOCAGES URBANISTIQUES <ul style="list-style-type: none"> a. Un fonctionnement en réseau b. Des discontinuités c. Des éléments dissuasifs 	139
3.3.	LES ACTEURS DE LA TRANSFORMATION DE L'ESPACE PUBLIC	141
3.3.1.	LES RÔLES DES HABITANTS <ul style="list-style-type: none"> a. Interpréter b. Détourner c. Modifier 	142
3.3.2.	LES RÔLES DES PROFESSIONNELS DE L'AMÉNAGEMENT <ul style="list-style-type: none"> a. Inviter b. Dépasser l'individualisme c. Permettre la succession d'actions 	146
3.4.	L'ENTRE-DEUX EN URBANISME	150
3.4.1.	LE CONCEPT D'ENTRE-DEUX	150
3.4.2.	DÉPASSER LES DUALISMES <ul style="list-style-type: none"> a. Dans l'espace entre-deux : l'invite b. À la fois l'un et l'autre : des synergies 	152
	CONCLUSION DE LA PARTIE II	155
	UNE GRILLE DE LECTURE DE L'ENVIRONNEMENT	
	LIRE L'ESPACE PUBLIC SOUS LE PRISME DES PRATIQUES HABITANTES	155
	DE L'OBSERVATION À L'ACTION	155

Le chapitre 3 part d'une intuition selon laquelle l'espace public et les acteurs s'influenceraient mutuellement. Ici, ce sont des apports théoriques qui nourrissent la réflexion. Dans un premier temps, nous approfondirons notre connaissance des interactions entre acteur et environnement (3.1.). Pour combler une lacune, nous proposerons des définitions des notions de prises et d'invites (3.2.). Ces réflexions donneront des éléments de distinction des rôles des habitants et des professionnels de l'aménagement dans la fabrication de la ville (3.3.). Enfin, le concept d'entre-deux de Sibony nous aidera à dépasser les dualismes (3.4.).

3.1. INTERACTIONS ENTRE ACTEUR ET ENVIRONNEMENT

La théorie des affordances de James J. Gibson va nous éclairer sur la nature des interactions entre acteur et environnement (3.1.1.). Son application aux sciences sociales de l'espace mène à interpréter le concept pour clarifier le lien qui existe entre l'espace public et les pratiques de mobilité (3.1.2.).

3.1.1. LA THÉORIE DES AFFORDANCES

La théorie des affordances du psychologue américain James J. Gibson forme une grille de lecture de l'EP à travers les pratiques habitantes. Nous allons dans un premier temps revenir sur la raison de cet apport théorique à la thèse, puis nous étudierons l'origine du concept et la définition qui en est faite par son auteur.

a. Le territoire comme un mur d'escalade

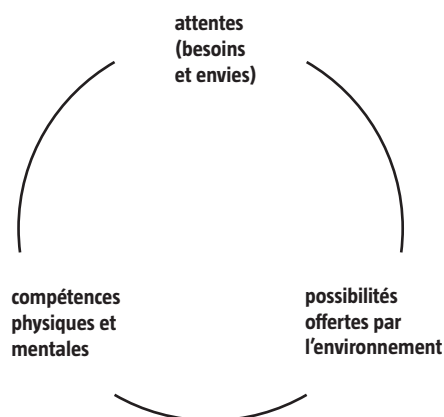
Pour celui qui veut l'escalader, une paroi rocheuse est chargée de prises. Les reliefs de la paroi existent indépendamment de la présence du grimpeur, ils le précèdent. Pourtant, ils ne deviennent des prises potentielles – la paroi ne devient mur d'escalade – qu'à la condition qu'un grimpeur s'y intéresse. Et une même paroi n'offre pas le même potentiel à tous les grimpeurs. La capacité à percevoir les prises – donc à considérer des reliefs comme des prises potentielles – et les compétences physiques à les saisir pour se déplacer sur la paroi sont propres à chacun. Ainsi, en fonction à la fois des possibilités qui s'offrent à lui, de ce qu'il en perçoit, de ses compétences physiques et de ses attentes, le grimpeur définit la voie qu'il va emprunter – les prises qu'il va saisir. La paroi rocheuse soutient certaines actions et elle en entrave d'autres. Ces caractéristiques dépendent autant de la paroi (les possibilités qu'elle offre) que de l'acteur (ses compétences et attentes). La combinaison et l'ordre des prises saisies par le grimpeur créent une voie. Les voies ne connaissent pas toutes la même fréquentation, qui dépend notamment de leur facilité d'accès.

Dès le début de mon travail de thèse, cette métaphore de l'EP comme un mur d'escalade s'est dessinée. La mobilité appelle les mêmes éléments que la paroi rocheuse. L'individu, pour se déplacer, doit percevoir les possibilités offertes par l'EP, en fonction de ses compétences (fig. 3.2.). Il saisit les prises qui lui paraissent adaptées pour répondre à ses attentes.

« La capacité d'une personne à minimiser ses temps de déplacements dépend à la fois de l'existence d'un réseau de transport exploité en vue d'assurer des déplacements efficaces (rapidité, débit, etc.), des compétences dont elle dispose pour se saisir des prises qu'offrent ces équipements (aisance dans la signalétique, aptitude à lire des horaires, rapidité motrice, etc.) et de son appropriation du temps de déplacement pour qu'il soit conçu comme devant être minimisé. »

Kaufmann 2014, p. 78

FIGURE 3.2.
Les trois éléments
indispensables
à la transformation
d'un relief en prise



À l'instar des déplacements effectués par des acteurs sur un territoire, sur une paroi rocheuse, certains parcours sont réalisés pour atteindre un but (rejoindre son domicile/le sommet de la paroi), alors que d'autres n'ont pour objectif que le déplacement en lui-même (par exemple pour visiter un quartier/faire du sport). Certaines trajectoires de mobilité – les voies en escalade – sont plus empruntées que d'autres, certains modes de transport sont plus souvent choisis : ce sont des tendances dominantes, parmi toutes celles qui coexistent dans un même espace – parmi toutes les configurations possibles. Identifier les pratiques dont la fréquence d'usage est en augmentation et les prises qui n'étaient pas saisies jusqu'ici apporte des éléments de compréhension de la mobilité actuelle et future des individus.

Dans un texte écrit en 2016, le géographe Augustin Berque développe cette même métaphore du mur d'escalade pour illustrer des caractéristiques de l'interaction entre acteur et environnement.

« Par exemple, si telle paroi offre (affords) des prises au varappeur, cela suppose bien sûr l'existence de la varappe (sans quoi il ne s'agirait de prises pour personne), mais cela suppose d'abord certaines formations rocheuses, leur tectonique et leur météorisation. Entre les deux termes du couple varappeur/paroi, il faut une échelle de durée et de dureté ; sans quoi pas de varappe. En ce sens, les géogrammes (par exemple la Varappe du Salève, près de Genève) combinent trajectivement l'invariance et la mouvance, tout comme les affordances de Gibson. » Berque 2016, p. 9

Les formes spatiales influencent les pratiques sociales et rétroactivement (Da Cunha et Matthey, 2007). La métaphore m'a invitée à explorer la relation entre acteur et environnement.

b. Les affordances selon James J. Gibson

Les écrits du psychologue James J. Gibson sur la théorie des affordances vont amorcer la construction d'une grille de lecture théorique de l'EP sous le prisme des pratiques habitantes.

La relation acteur-environnement, nommée *affordance*, a été théorisée en 1979 par Gibson dans un ouvrage qui constitue l'aboutissement de ses recherches sur le sujet, intitulé *The Ecological Approach to Visual Perception*. Jusqu'ici traduite en français par prise ou maintenue dans sa version anglaise dans le texte, la notion d'*affordance*

connaît une nouvelle traduction dans *Approche écologique de la perception visuelle*, la première version française de l'ouvrage publiée en 2014. Olivier Putois, le traducteur, y qualifie l'affordance d'*invite*. Ces différentes traductions vont nourrir ma réflexion et m'aider à définir la grille de lecture dont fait l'objet ce chapitre.

Affordance

Conjonction d'une présence et d'une attention. Naît du contact entre un observateur et un relief de son environnement. L'affordance implique la complémentarité de l'acteur et de l'environnement (Gibson 1979/2014, p. 211).

Environnement

Réalité englobante quoique transformable, qui préexiste par construction à l'intervention des acteurs, même les plus puissants (Lévy et Lusault 2013, p. 357). Les autres acteurs, les actants, les agents et les objets font partie de l'environnement avec lequel l'acteur entre en interaction. Support à l'action, qu'elle soit virtuelle ou actualisée, l'environnement est multidimensionnel, composé d'artefacts accumulés au fur et à mesure du temps. Il est perçu subjectivement : l'acteur perçoit la somme de tous les espaces qu'il fréquente, de tous les éléments avec lesquels il peut entrer en interaction. Si Gibson considère l'environnement comme une « combinaison invariante de variables » (Gibson 1979/2014, p. 222) uniquement perceptible visuellement, d'autres auteurs en élargissent la définition en intégrant un caractère dynamique et des caractéristiques dépassant ses aspects visuel et matériel.

Berque (2016, p. 9) identifie le concept d'*affordance* sous d'autres qualifications chez des auteurs précédant Gibson, tels que Koffka (Principles of Gestalt psychology, 1935), qui qualifie de *demand character* le fait que chaque objet « dise » ce qu'il est : le fruit dit « mange-moi », l'eau dit « bois-moi », la poignée dit « saisis-moi » (ibid.). Kurt Lewin nomme *Aufforderungscharakter* le caractère d'invitation, d'encouragement, de demande, de sommation. Brown (1929) le traduit par *invitation character* et Adams (1931) par valence (ibid.). Gibson a créé le néologisme *affordances* (Berque 2016, p. 8), qui n'existe qu'en présence à la fois d'un acteur et d'un environnement. Le terme, « bien qu'il soit aujourd'hui internationalement connu dans les milieux scientifiques, [...] ne figure toujours pas dans l'édition 2007 de l'Oxford shorter, dont le vol. I, outre afford, mentionne seulement affordable, affordably, affordability, afford (er). Gibson l'a dérivé du verbe afford, dont le sens est bijectif : s'agissant de l'objet, c'est offrir la possibilité de, et s'agissant du sujet, c'est avoir la capacité de » (Berque 2016, p. 8). Ce double sens va être développé en partie 3.2.

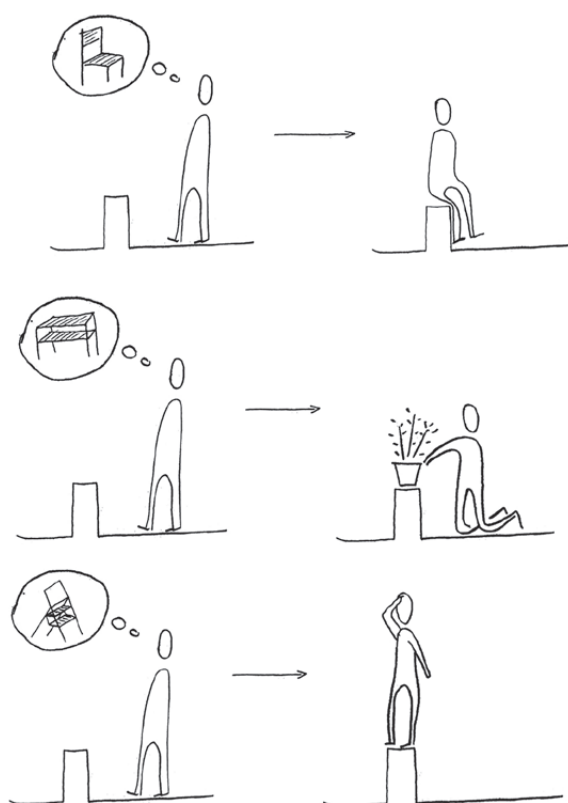
La relation acteur-environnement est non symétrique : « [l']organisme dépend vitalemment de son environnement, mais l'environnement ne dépend pas de l'organisme pour exister » (Gibson 1979/2014, p. 214). Gibson parle d'un *observateur*, qui est considéré comme n'appartenant pas à l'environnement, mais comme entrant en relation avec lui. Un relief de l'environnement ne change pas en fonction des changements des attentes de l'observateur : qu'il le perçoive ou non, il est toujours présent et susceptible d'être perçu (ibid., p. 227). Les humains, les autres êtres vivants, les objets peuvent devenir des affordances pour l'observateur. Elles doivent être mesurées relativement à leur observateur et elles lui sont propres (ibid., p. 212). Ainsi, si un relief évoque une certaine fonction pour un observateur, il peut être interprété différemment par un autre. Un même relief de l'environnement peut donc constituer des affordances de natures et fonctions différentes selon l'accès qu'il offre à l'observateur,

mais aussi selon les compétences propres de ce dernier. Selon Bassand (al. 2007, p. 181), « trois aspects sont centraux dans la dimension des compétences : les savoirs acquis (comme le permis de conduire), les capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'informations, réactivité, etc.) et les compétences acquises à travers l'expérience (localisation des bouchons, etc.) ».

« Il n'est jamais nécessaire de distinguer tous les traits d'un objet et, de fait, ce serait impossible. » Gibson 1979/2014, p. 222

Le même relief de l'environnement invite à plusieurs usages (fig. 3.3.). Pour Gibson (1979/2014, p. 214), l'environnement offre une multitude de possibilités non encore mises à profit. L'usage que l'acteur va en faire dépend de son attente, ainsi que de ses compétences mentales (à percevoir une possibilité) et physiques (à l'utiliser). Dans la figure 3, le muret invite à s'asseoir, à voir plus loin, à y poser quelque chose.

FIGURE 3.3.
Un relief, plusieurs fonctions
potentielles



3.1.2. LE CONCEPT APPLIQUÉ AUX SCIENCES SOCIALES DE L'ESPACE

Le concept d'*affordance* développé par Gibson a inspiré de nombreux auteurs, notamment dans les domaines du design, de l'architecture, et de l'urbain. Ils remarquent des limites du concept et proposent de dépasser sa définition initiale.

a. Au-delà de la perception visuelle

Un acteur peut engager différents types d'interactions avec un même relief de l'environnement. Un sol en pavés permet par exemple d'y marcher, de s'y asseoir, d'y rouler, etc. (Jensen 2014b, p. 18). C'est l'acteur qui détermine s'il saisit ou non la proposition qui lui est faite par l'environnement. L'utilisation des pavés dépend à la fois des attentes de l'acteur à un instant donné et des possibilités qu'offre l'environ-

nement. Ainsi, si l'environnement ne détermine pas les comportements des acteurs, il suggère des possibilités (Michael 2000, p. 111). L'acteur a un rôle essentiel dans la transformation d'un élément en affordance, mais le « matériel » ne doit pas être sous-estimé – sa solidité, sa souplesse, etc. (Jensen 2014b, p. 18).

Selon Gibson, les affordances sont directement liées à la perception visuelle. Pourtant, la vue n'est pas le seul sens capable de percevoir des affordances. Des auteurs ont élargi le champ à d'autres sens. Joseph, dans sa définition, inclut le toucher.

« Une prise, ou affordance, est une disponibilité pratique dans un contexte et pour une activité donnée. [...] De manière générale, évaluer l'hospitalité d'un objet, ce serait donc s'interroger sur la politique de l'offre qu'il met en œuvre, sur le degré auquel il nous regarde, nous invite à prendre place, par les yeux (c'est dans le domaine de la vision que les travaux de l'écologie de la perception se sont développés), mais aussi par les pieds, les mains. » Joseph 1997, p. 134

Pecqueux intègre l'ouïe, estimant que « le bruit de la sirène fonctionne bien comme une affordance au sens de Gibson : non seulement il contient des informations (la survenue d'un événement alentour), mais en outre il invite à une action (se ranger sur le côté ou ne pas s'engager sur une voie prioritaire pour laisser passer un véhicule d'urgence) » (2012, p. 6).

Observateur ou acteur, quelle dénomination est la plus appropriée ? L'interaction implique une action. L'emploi par Gibson de la notion d'*observateur* est critiqué par Berque (2016, p. 4), pour qui « un animal n'"observe" pas son milieu, il le vit ». L'individu est doté d'une intentionnalité (Lussault in : Lévy et Lussault 2013, p. 52) et appartient à un système composé des interactions qu'il engage avec les autres acteurs, agents, actants et objets. En cela, l'individu est un acteur. La vision naturelle est ambiante et ambulatoire, à la différence de la vision instantanée (Berque 2016, p. 13), elle induit un mouvement avant même d'entrer physiquement en interaction avec l'environnement. Le saisissement d'une affordance par un acteur implique également un mouvement. Par essence, la théorie de Gibson est donc liée aux questions de mobilité. Pour atteindre les affordances, l'acteur doit pouvoir se déplacer dans l'espace. La question de l'accès se pose alors : quelle facilité à atteindre l'affordance ? Selon quelles compétences ?

b. La charge immatérielle

« Le propos de Gibson, qui est ici purement optique, est incohérent avec son propos général, qui récuse l'optique pour affirmer que la perception est écologique. [...] S'agissant de l'humain, Gibson n'a pas un mot sur les systèmes symboliques, ce qui est évacuer une dimension essentielle des réalités humaines, laquelle conditionne évidemment la perception (effets de saillance, etc.). » Berque 2016, pp. 12-14

Une affordance devient intrinsèquement sociale dans la mesure où, pour les humains, toute activité est culturellement investie (Michael 2000). Les affordances sont porteuses de sens non perceptibles matériellement, mais décisifs dans la définition des pratiques habitantes. Cette donnée, absente de la théorie de Gibson, est à prendre en compte lorsque l'on agit pour l'EP.

Les mêmes positions dans l'espace peuvent être occupées tour à tour par différents acteurs, ce qui n'implique pas qu'ils perçoivent les mêmes possibilités dans l'environnement (Berque 2016, p. 4), car les affordances représentent davantage que ce qui

est visible. L'affectif, le culturel, le symbolique, etc. influencent la manière dont elles sont perçues et saisies. Le couple acteur-environnement n'est jamais neutre. L'acteur place une charge affective, une intensité émotionnelle dans l'environnement physique (Jensen et al. 2015, p. 3). Et ceci est notamment défini par sa culture : « dans la réalité concrète, on n'a jamais le même point de vue qu'une autre personne, une culture ne voit pas les choses comme une autre culture, et une espèce animale ne voit jamais les choses comme une autre espèce animale » (Berque 2016, p.12).

En prenant l'exemple d'une tasse de café, Carl Knappett présente les multiples caractéristiques d'une affordance. La forme physique de la tasse transmet de nombreuses informations. Par sa forme, la tasse de café annonce directement à quel usage elle est vouée. Plate à la base, elle a une certaine stabilité ; elle est constituée d'un matériau imperméable, est assez légère pour pouvoir être soulevée d'une main ; une anse – dimensionnée de la forme d'un ou plusieurs doigts – est prévue pour ne pas se brûler, indiquant qu'elle est censée contenir des liquides chauds. Les propriétés énoncées n'appartiennent pas seulement à la tasse, certains autres objets en possèdent certaines (par exemple une chope de bière a aussi une anse), mais leur assemblage véhicule un message. Tous ces aspects de la tasse font que si l'on doit choisir entre plusieurs contenants pour boire un café, c'est celui-ci qui est logiquement choisi. Norman (2013, p. 9) explore lui aussi ces multiples dimensions. Pour lui, le terme d'affordance se réfère aux propriétés perçues et actuelles d'un objet. Parmi elles, il recense les traits sémantiques, culturels (contraintes culturelles qui incitent à ne pas boire d'alcool dans la tasse de café, par exemple) et logiques. Des facteurs indirects empiètent sur notre perception de l'objet (Knappett 2011, p. 112). À l'affordance physique, fonction évidente même en l'absence de connaissance culturelle commune (ibid.), s'ajoute la culture : dans un autre contexte, la tasse peut être utilisée pour boire des liquides frais, sa solidité peut en faire un objet blessant s'il est lancé sur quelqu'un, etc. (ibid., p. 113). Cet exemple explicite le poids de l'immatériel dont est chargée chaque affordance. Nous comprenons qu'il dépend à la fois de l'environnement et de l'acteur. Ce que l'acteur perçoit dépend notamment de tout le sens qu'il y met. Considérer un escalier comme une assise sera naturel ou transgressif, dépendant du contexte, du statut social, de l'éducation de l'acteur, et de nombreuses autres dimensions.

c. Ensembles et cascades d'affordances

Seule, une affordance n'offre pas un soutien suffisant à de nouvelles pratiques habitantes. Chacune est inscrite dans un système auquel elle appartient et dont elle est dépendante.

Revenons à l'exemple de la tasse. Norman (2013, p. 9) place l'affordance dans un réseau où elle se définit par son indexicalité (univers d'objets reliés à l'affordance, par exemple la coupelle et la petite cuillère avec la tasse de café) et son iconicité (symbole : le logo d'une tasse de café indique la présence d'un café). Parmi les artefacts qui la caractérisent, il y a les objets, mais aussi les activités et idées *reliées*, qui lui sont indivisibles (Knappett 2011, p. 114). Knappett (ibid., p. 115) évoque différents types de relations possibles avec l'affordance : contiguïté (le café dans la tasse, la cuillère, etc.), causalité (la production de la tasse inclue des humains, c'est l'activité du producteur qui cause l'existence de l'objet) et factoralité (tous les objets ensemble forment un tout : le rituel de boire un café). Les artefacts associés à la tasse (cuillère, table...) sont en relation étroite avec elle, mais ils peuvent aussi se retrouver dans d'autres contextes spatiaux (ibid., p. 116). Le contexte spatial suggère aussi un contexte temporel : la tasse de café peut constituer un index d'un certain moment de la journée, de la semaine ou de l'année où l'on boit du café. Des signes ou traces

sur la tasse peuvent attester de son usage répété par le passé, la forme et la matière peuvent témoigner d'une certaine époque de fabrication. Tous ces points de vue sur l'objet sont possibles et coexistent. Lorsque la tasse est perçue, c'est seulement une partie de ses caractéristiques qui sont perçues, selon les compétences de la personne qui l'observe et les attentes qu'elle y place. Cette perception multidimensionnelle de l'affordance s'applique aux éléments qui composent l'EP. Eux aussi sont interprétés en fonction de leur correspondance aux attentes de l'acteur.

Les affordances fonctionnent la plupart du temps par ensembles, et ces derniers ne sont pas délimitables. Dubuisson-Quellier et Plessz parlent d'*arrangements matériels*, avec lesquels les pratiques vont s'articuler pour former des « nœuds ou ensembles de pratiques » (2014, p. 4). Ils donnent l'exemple des pratiques éducatives, pour lesquelles « ces arrangements matériels sont les tableaux, ordinateurs, fichiers d'étudiants, logiciels de programmation des cours articulés aux activités humaines. Les arrangements matériels ne sont pas simplement les supports des pratiques sociales, au contraire celles-ci incorporent aussi une dimension artefactuelle » (ibid.). Pour qu'un EP soit habité, il doit comporter un arrangement matériel invitant à le fréquenter, et celui-ci n'est pas constant. L'éclairage, une signalétique permettant aux différents moyens de transport de trouver leur place, du mobilier incitant à passer du temps sur place comme des bancs ou une place de jeux sont autant d'éléments participants à définir le caractère invitant de l'environnement.

La place qu'a prise la voiture dans l'EP et dans les modes de vie démontre la puissance des arrangements matériels.

« En soi, le véhicule automobile n'est qu'une curiosité technique sans utilité. Pour jouer le rôle irremplaçable que beaucoup lui reconnaissent aujourd'hui, l'automobile a besoin de nombreux "alliés" ou d'"auxiliaires", selon le terme de Sauvy : un conducteur sachant conduire, du carburant, des routes, une assurance, des panneaux, des signaux, des cartes. [...] Tous ces éléments indispensables à l'automobile sont liés entre eux [...]. » Dupuy in : Bonnet et Desjeux 2000, p. 38

Michael (2000, p. 112) parle d'une *cascade d'affordances*, certaines se déplaçant avec l'acteur pour augmenter ses capacités de mobilité. C'est le cas par exemple de chaussures de marche, qui facilitent le déplacement à pied en accompagnant celui qui les porte (ibid.). Elles font partie de l'environnement, en tant qu'elles sont composées de surfaces (ibid.). Ici, l'affordance devient une prolongation du corps, elle permet une meilleure motricité. Les chaussures de marche, pour remplir leur rôle, appellent d'autres affordances : par exemple, des chaussettes rendent la chaussure plus confortable, ce qui va faciliter l'accrochage de crampons, qui vont aider à gravir des pentes enneigées, qui deviennent alors accessibles (ibid.). Ces cascades ne sont pas déterminées, elles sont composées par l'acteur. Par exemple, parmi les personnes ayant participé à nos entretiens individuels d'habitants, Denise s'est équipée pour faciliter son parcours à vélo : elle a fait l'acquisition d'un sac adapté pour ne pas être gênée par ses affaires. Ainsi, elle a plus de facilité à se déplacer à vélo. Pour avoir plus de plaisir, elle choisit un parcours un peu plus long, mais éloigné des voitures et qui longe une rivière. Chaque affordance saisie entraîne le saisissement d'autres affordances.

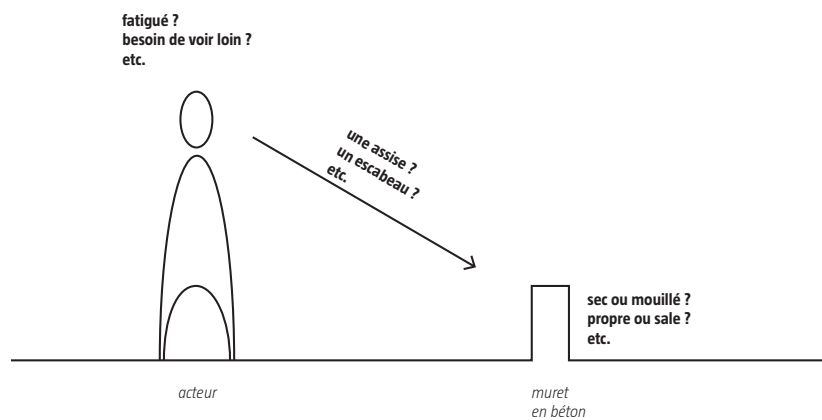
d. Une double instabilité

Nous avons vu en partie I que les attentes des habitants ne sont pas stables. Dans la sous-partie 3.1.1., nous avons établi l'existence d'une interinfluence entre acteur et environnement. De l'instabilité des attentes résulte une instabilité du lien entre acteur et environnement : le potentiel de l'environnement *perçu* par l'acteur est fluctuant.

« Quand un même élément peut être secondaire dans telle situation et essentiel dans telle autre, c'est-à-dire quand il peut s'adapter aux circonstances, on a affaire à un système de valeurs dans lequel il n'y a pas de hiérarchie entre les différentes composantes. Et lorsqu'un élément ou un ensemble organisé d'éléments peut exercer différentes fonctions selon la position qu'il occupe dans différentes situations, alors sa valeur n'est plus constante. » Hertzberger 1991/2010, p. 455

Parce que l'environnement se modifie au cours du temps, ce qu'il offre évolue également. Il y a donc une double instabilité, d'une part de la part de l'acteur, d'autre part de la part de l'environnement. Ainsi, l'instabilité est relative au lien entre acteur et environnement, mais avec une direction, qui part soit de l'acteur, soit de l'environnement. Percevoir ce que l'environnement offre n'est pas un processus uniforme pour l'acteur (Jensen 2015, p. 3). Ses attentes varient avec le temps et en fonction du contexte, et avec elles l'interprétation qu'il fait de l'environnement (fig. 3.4.).

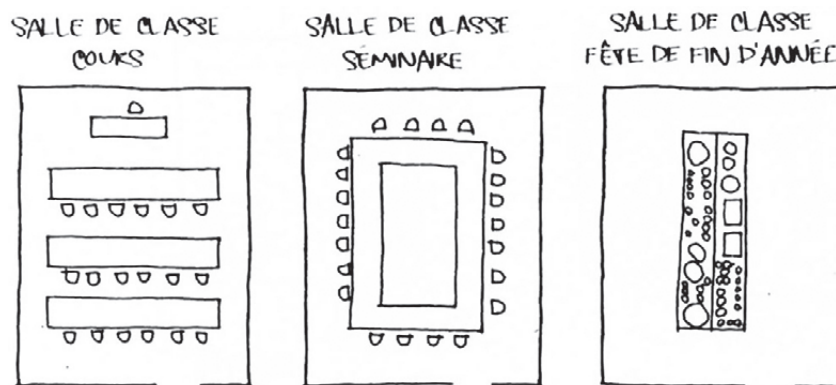
FIGURE 3.4.
L'affordance, un potentiel
doublement instable



« Les personnes et les choses peuvent être différentes et pourtant égales. Le fait que nous attachions plus d'importance à l'une ou à l'autre dépend de la situation dans laquelle nous nous trouvons et de la valeur qu'elle revêt pour nous sur le moment. Et de même que l'importance d'une personne ou d'une chose dépend de la situation, cette dernière dépend elle-même de toute une série de facteurs extérieurs (pensons par exemple à la valeur de l'eau dans le désert ou dans un pays comme la Hollande). » Hertzberger 1991/2010, p. 468

Lorsque les attentes évoluent, la perception de l'environnement change. Ainsi, une affordance répond à plusieurs fonctions. Dans la figure extraite de son ouvrage *Culture, Architecture et Design* (2003) (fig. 3.5.), Rapoport donne l'exemple d'une salle de classe à l'intérieur de laquelle le remaniement des tables génère des qualités spatiales correspondant à la fonction désirée par les usagers à différents moments de l'année. Dans un même espace, le mobilier est capable de soutenir des pratiques différentes selon son agencement. En déplaçant les éléments présents, l'acteur modifie les qualités spatiales de la salle de classe (fi. 3.5.).

FIGURE 3.5.
Trois interprétations de
l'environnement. Rapoport
2003, p. 45, figure 12



3.2. DE L'INVITE À LA PRISE

Après avoir présenté la théorie des affordances et son application aux sciences sociales de l'espace, je vais désormais m'approprier le concept pour qu'il constitue une grille de lecture de l'espace public sous le prisme des pratiques habitantes. Pour cela, nous allons d'abord revenir sur le sens de la notion d'affordance et en proposer des déclinaisons (3.2.1.), puis étudier leurs degrés d'accessibilité (3.2.2.). Enfin, nous nous intéresserons aux blocages urbanistiques que rencontrent les habitants (3.2.3.).

3.2.1. LES AFFORDANCES : DES INVITES OU DES PRISES

Pour Gibson, une affordance naît d'un contact. Norman (2013, p. 9) élargit la définition en se référant aux propriétés qui expliquent comment l'objet *pourrait être* utilisé. Dans ce cas, certaines affordances sont saisies et d'autres ne le sont pas (mais elles pourraient l'être). Pour clarifier la nature des interactions entre acteur et environnement, j'ai besoin de distinguer ces deux sens de la notion.

a. Distinguer invites et prises

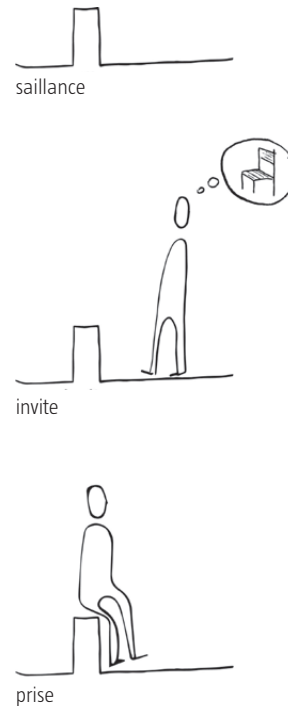
Nous l'avons au début de ce chapitre, le terme anglais *affordance* est traduit en français par prise jusqu'à la traduction officielle de l'ouvrage de référence de Gibson *Ecological Approach of Visual Perception* (1979). Dans *Approche écologique de la perception visuelle* (2014), le traducteur Olivier Putois a préféré le terme d'*invite*. Je propose de donner à chacune de ces deux notions une définition propre.

L'*invite* est la *potentialité* offerte par la conjonction d'une attention et d'une présence. C'est une prise potentielle, un élément de l'environnement qui peut devenir une prise à la condition qu'un acteur entre en contact avec lui. Sans acteur pour le percevoir, un relief reste un relief, ce n'est pas une invite (fig. 3.6.).

Une prise est une invite *saisie* par un acteur. Elle n'existe pas sans son intentionnalité. Au moment du saisissement, l'*invite* confirme une fonction qu'elle propose, ce qui n'empêche pas qu'elle prenne une autre fonction si elle est saisie par un autre acteur et/ou à un autre moment.

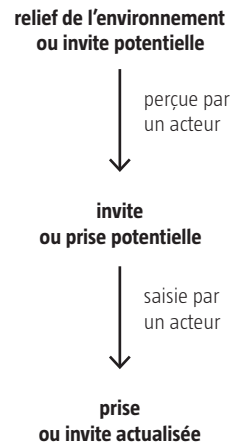
La caractérisation d'une *affordance* en prise ou en *invite* ne dépend pas de l'environnement, mais de l'acteur. Tout artefact peut être invite et prise, selon qu'il soit perçu (invite) ou saisi (prise). Et le passage de l'un à l'autre est relatif à chaque acteur : s'il ne la perçoit pas comme une possibilité, l'*invite* reste un relief et ne devient pas une *invite*. L'environnement invite à un usage, que l'acteur peut transformer en *prise*.

FIGURE 3.6.
Du relief à la prise



Chaque relief est une invite *potentielle*, il ne devient invite qu'en étant perçu comme tel par un acteur. Pour cela, il doit pouvoir répondre à une attente. L'invite devient alors une prise *potentielle*, qui ne se transforme en prise que si elle est saisie par un acteur. Dès qu'elle n'est plus saisie, la prise redevient une invite (fig. 3.7.).

FIGURE 3.7.
Étapes de formation d'une prise



b. L'intentionnalité des concepteurs

Gibson (1979/2014, p. 211) émet l'hypothèse que la composition et la disposition des surfaces constituent ce à quoi elles invitent. Un relief de l'environnement peut inviter à une fonction précise, mais il laisse toujours une marge d'interprétation, intentionnelle ou non : le rebord d'un trottoir peut devenir un siège, un banc invite à s'y asseoir, ce qui n'empêche pas de l'utiliser comme escabeau, un lit ou une étagère. L'invite exprime donc l'intentionnalité de ses concepteurs, mais elle va au-delà en invitant à tout ce que l'acteur peut y percevoir.

Cette pluri-interprétation aide à concevoir l'évolution des espaces publics. Certaines pratiques actuelles existeront toujours dans le futur, et des artefacts utilisés aujourd'hui pour certaines pratiques seront alors interprétés pour en soutenir d'autres. Nicolas Nova, ethnographe, propose de concevoir l'avenir comme une coexistence d'objets conçus et fabriqués à différentes époques (2014). Ainsi, l'environnement possède déjà des caractéristiques de l'environnement futur et les actions immédiates influencent les pratiques à venir.

Lorsqu'elles entraînent la construction d'infrastructures, les pratiques de mobilité ont un impact sur l'EP. L'environnement invite alors fortement à réaliser certaines pratiques, et en entrave d'autres. C'est le cas par exemple des échangeurs autoroutiers, dont l'aspect mono-fonctionnel est difficile à dépasser.

« Les idées et les doctrines sont également essentielles dans la prise de décision, à travers les artefacts et objets qu'elles produisent. L'adaptation de la ville à la voiture, par exemple, grande doctrine des années 1950 et 1960, s'est traduite par la réalisation d'infrastructures routières qui ont encore un impact direct sur les déplacements des populations et les décisions actuelles en matière de politique de déplacement, alors même que cette doctrine est abandonnée depuis longtemps. » Kaufmann 2014, p. 123

c. Du virtuel à l'actuel

Virtualité

« Réalité potentielle non (encore) actualisée » (Lévy in : Lévy et Lussault 2013).

Le couple virtuel-actuel fait écho au couple invite-prise. L'invite est une prise virtuelle (elle pourrait être une prise) et la prise est l'actualisation d'une invite (une invite qui est saisie).

« On peut aborder la mobilité comme système de mouvements potentiels, plus ou moins actualisés, qu'on appellera virtualités. [...] On peut classer ces virtualités en trois catégories. La mobilité est rendue possible parce qu'il existe une offre de mobilité, l'accessibilité. La mobilité est effective parce que ses opérateurs possèdent une compétence de mobilité. La mobilité prend sens parce que, au titre de maîtrise de l'espace, elle entre dans la composition du capital social des individus. » Lévy in : Bonnet et Desjeux 2000, p. 158

Pour qualifier les possibilités de mobilités, Kaufmann (2008, p. 52) propose le concept de « motilité », qu'il définit comme la « disposition personnelle à se déplacer ». Le couple mobilité-motilité est l'application à la mobilité du couple prise-invite. Le terme de mobilité définit le mouvement et celui de motilité le potentiel de mouvement (Bassand et al. 2007, p. 179). La motilité des acteurs est l'ensemble des accès, des compétences et des projets qui définissent l'aptitude d'une personne ou d'un groupe social à se mouvoir. La mobilité est une actualisation de la motilité.

Gibson présente l'environnement comme étant invariant. Pecqueux (2012) le contredit sur ce point, en considérant que les prises potentielles ne seraient pas toutes co-présentes et que l'environnement se modifierait au cours du temps. L'auteur parle d'*affordances des événements*, il conçoit l'environnement dans un processus dynamique qui évolue au cours du temps en fonction d'une multitude de facteurs.

« L'action humaine a modifié les formes, les substances (p. ex. en transformant le minerai en fer, le sable en béton, etc.), et même le MPH [milieu physique], pour modifier les prises. » Berque 2016, p. 8

Non seulement l'environnement n'est pas invariant, mais les acteurs ont la capacité d'agir pour le modifier. Ils ne sont pas conscients de toutes les conséquences de leurs actions.

3.2.2. DIFFÉRENTS DEGRÉS D'ACCESSIBILITÉ AUX INVITES

Nous allons désormais nous demander en quoi acteur et environnement sont responsables de la production d'invites.

a. Perception et saisissement des invites

« Nous pouvons vivre dans un même espace physique sans pour autant partager un même espace vécu, qui dépend bien sûr de notre environnement, mais aussi de notre façon d'aborder la réalité grâce aux outils sensori-moteurs dont nous sommes dotés » Chabert 2008, § 1

L'environnement présente des possibilités inégales selon l'acteur avec qui il entre en interaction, et certaines invites sont plus faciles d'accès que d'autres. Les acteurs arpentent le territoire selon leurs capacités à percevoir un relief de l'environnement comme une invite et à la saisir (la transformer en prise). Pour illustrer cette distinction, prenons l'exemple d'un escalier-passerelle construit pour offrir la possibilité de traverser une voie de chemin de fer. Une personne en fauteuil roulant perçoit la possibilité qui est donnée, mais n'a physiquement pas les moyens de prendre les escaliers qui mènent de l'autre côté des rails. À l'inverse, un aveugle aurait la capacité physique de saisir cette invite, c'est-à-dire de passer par la passerelle pour traverser l'obstacle, mais il ne la perçoit pas. S'ils cherchent à se rendre de l'autre côté de la voie de chemin de fer, leur chaîne d'action est entravée. L'un comme l'autre, ils sont bloqués par l'obstacle, car ils ne sont pas invités par l'environnement à le franchir. Pour poursuivre leurs parcours, ils devront les modifier, c'est-à-dire percevoir une autre invite qui leur permettrait de traverser les rails, ou se faire aider par autrui – les autres acteurs constituent alors des prises potentielles qui leur permettent de percevoir le pont comme une invite et de s'en saisir comme prise. Les capacités de perception et de saisissement sont toutes deux indispensables à la formation d'une prise.

b. Des handicaps de situation

L'interaction avec environnement est à l'origine de toute action. Elle dépend de trois composants : « l'accessibilité, c'est-à-dire les conditions d'utilisation de l'offre (permis de conduire, horaires, prix, etc.) ; les compétences que nécessite l'usage de cette offre (savoirs acquis, capacités organisationnelles, etc.) ; et l'appropriation, c'est-à-dire "le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences" (stratégies, perceptions, habitudes) » (Kaufmann in : Vincent-Geslin 2014). L'accessibilité est notamment l'offre de mobilité, qui ne dépend pas des décisions de celui qui est mobile ou qui décide de la mobilité, mais des autres composantes du système de déplacements qu'il utilise (Lévy in : Lévy et Lussault 2013, p. 49). Selon cette définition de l'accessibilité, le handicap est relatif à un environnement, et pas uniquement à un acteur.

« Si les qualités associées à un espace réputé accessible ne sont pas seulement physiques, mais sensibles, et si l'on sort du domaine de la motricité, on s'aperçoit qu'il ne s'agit pas seulement de traiter des obstacles ou des nuisances et que les personnes à mobilité réduite ne sont que les analyseurs de la qualifica-

tion d'un espace dans lequel les qualités lumineuses ou les contrastes, la lisibilité d'une signalétique, le type de mobilier urbain utilisé et sa disposition entrent en ligne de compte. Ce sont là autant de "prises" qu'offre un environnement pour une activité et un usage quelconques. Répondre aux besoins des handicapés moteurs, par exemple, c'est donc s'occuper par la même occasion des femmes enceintes, des enfants, des accidentés, des malades aux symptômes non apparents. Du coup, le handicap ne peut plus être pensé "comme lié plus ou moins exclusivement à l'état caractéristique des personnes handicapées" et devient, handicap de situation, c'est-à-dire produit d'interactions entre des dispositions et leur environnement. » Joseph et al. 1995, p. 28

C'est donc dans l'interaction, dans l'entre-deux entre acteur et environnement que se situe le handicap, et pas chez l'un ou l'autre : de la même façon que l'acteur s'adapte à l'environnement, ce dernier doit s'adapter à l'acteur pour soutenir ses pratiques. L'environnement doit être source de soutien, d'appui pour les personnes qui ont, « pour une raison ou une autre des "compétences réduites" – à cause d'une maladie, de l'âge, d'un brusque changement culturel ou d'autres facteurs encore » (Rapoport 2003 p. 22). Si ce n'est pas l'acteur qui est handicapé, mais l'environnement qui ne lui est pas adapté, les urbanistes ont alors une responsabilité, celle de rendre possibles ou non la réalisation de pratiques habitantes. En modifiant l'environnement, ils peuvent le rendre plus accessible.

c. Présence et absence d'invite

Berque parle d'invites positives et négatives, en fonction du rapport avec le sujet (par exemple, un couteau peut servir à couper du pain, ou l'on peut se blesser avec (Berque 2016, p. 8). L'objet rend possible une utilisation pour l'une ou l'autre action. Je considère l'inhibition – une modification de l'environnement visant à entraver une pratique – comme une absence d'invite.

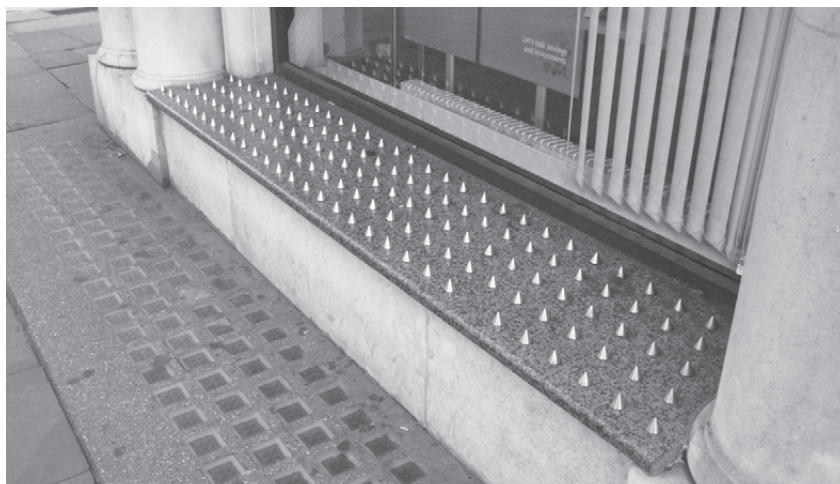
Les professionnels ont le pouvoir de contraindre, que ce soit les élus, les différents services d'une municipalité ou des bureaux privés qui œuvrent à la fabrication de la ville à différentes échelles spatiales et temporelles. En modifiant l'environnement, ils invitent à réaliser des pratiques et en inhibent d'autres. La marge d'interprétation des habitants – leur potentiel d'adaptation – est diminuée par l'*unpleasant design* (Savičić et Savic). L'EP est plein d'affordances installées pour empêcher des comportements jugés transgressifs. C'est ainsi qu'apparaissent par exemple des picots sur les rebords de vitrines, empêchant de les considérer comme des assises, d'y *slider* en skateboard ou roller, de s'y allonger, etc. (fig. 3.8.). Les affordances ne sont donc pas toujours des invitations à entrer en relation avec l'environnement, elles peuvent au contraire expliciter l'inverse.

Le territoire est souvent organisé de manière à faciliter les trajectoires automobiles, au prix d'une altération de la qualité des trajectoires en modes alternatifs à la voiture. Les infrastructures routières sont parfois des obstacles pour les piétons et cyclistes, qui entraînent un manque de perméabilité du territoire pour ces pratiques. Un même relief de l'environnement invite à certaines pratiques et en inhibe d'autres. Dans la partie I, nous avons vu que le terme « indépendance » est majoritairement connecté à la voiture et/ou au permis de conduire, mais que pour les personnes âgées ne pouvant plus (ou bientôt plus) conduire, l'indépendance passe par la capacité à se déplacer à pied. Les gendarmes couchés ou dos d'âne entravent la vitesse des véhicules motorisés (voitures, motos, bus, etc.), ce qui facilite l'utilisation de l'EP en modes doux, améliorant ainsi le partage modal. La mise en place d'une zone de rencontre (régime 20 km/h et priorité aux piétons) ne nécessite pas la présence de trottoirs ni de passages piétons. Toutefois, la chaussée étant habituellement considérée comme

dédiée aux véhicules motorisés, les automobilistes comme les piétons peuvent se retrouver confus. Même si un partage est décrété, il est déséquilibré par la supériorité « physique » des automobilistes sur les piétons. Les automobilistes ont un rapport à l'environnement différent que les piétons, chacun représentant une entrave à la trajectoire de l'autre. La mise en place d'éléments bloquant totalement le passage des véhicules motorisés est une intervention légère – installer des jardinières au milieu de la route – qui a des répercussions larges – la déviation du trafic, une transformation du statut de la rue.

FIGURE 3.8.

Unpleasant design. Rory Hyde, Friendly bench, 31 juillet 2009
in : Flickr. URL : www.flickr.com/photos/roryrory Consulté le 26 mars 2017



Corboz (1993) distingue deux types de processus de changement sur le territoire : les modifications spontanées et les interventions humaines. Ces deux catégories d'objets (naturels et fabriqués par l'homme) coexistent dans l'EP. Parmi les interventions humaines, certaines sont intentionnées et d'autres non. Et parmi les interventions intentionnées, les intentions initiales ne correspondent pas toujours au résultat obtenu. Les urbanistes, s'ils ont des moyens d'action sur l'environnement, ne sont pas à l'origine de tous les obstacles. Les conditions climatiques, la pente, les cours d'eau sont autant d'obstacles dont la présence ne résulte pas d'une action humaine, ou bien de façon plus indirecte et parfois moins intentionnée (pour le réchauffement climatique par exemple) que les infrastructures routières ou l'environnement bâti. L'obstacle naturel que représente la pente dans la ville de Lausanne est un facteur justifiant la faible popularité du vélo (d'après l'un des habitants de Lausanne interrogé dans le cadre de l'enquête qualitative présentée en 2.1.²).

² « Déjà Lausanne c'est un peu compliqué, parce que c'est en haut, en bas, je pense qu'en vélo il y a plein de gens qui peuvent pas le faire. » PN25

³ « Après je crois que par rapport à la banlieue – parce que c'est quand même ça qui génère le plus de transports, je crois, les histoires de pendulaires, de gens qui vont au travail, le matin et le soir – il va falloir que les banlieues soient réfléchies différemment. Si on veut des zones pavillonnaires, que tout le monde ait son pavillon et tout ça, ça va impliquer des contraintes en termes de transport qui sont pas les mêmes que quand les gens ils habitent dans les immeubles. » TV41

3.2.3. DES BLOCAGES URBANISTIQUES

Lorsqu'il est appliqué à l'EP, à quoi correspond le caractère inhibiteur de l'environnement ? Trois éléments apparaissent comme des blocages urbanistiques aux changements de pratiques : un point manquant dans le territoire-réseau, des discontinuités physiques ou immatérielles, ou des éléments dissuasifs, qui détériorent la réalisation d'une pratique habitante sans l'entraver totalement.

a. Un fonctionnement en réseau

L'organisation du territoire influence les pratiques. Un des habitants interrogé lors de l'enquête qualitative présentée en 2.1. remarque les conséquences de l'aménagement sur les déplacements de personnes et donc sur le trafic routier³.

« Chaque citoyen reconstruirait un territoire-réseau dont il serait [...] le centre. Mais il s'agirait d'un réseau unique s'appuyant sur toutes les possibilités de mises en relations offertes par les réseaux de transport, de transfert, de communication [...]. Le territoire-réseau pourrait ainsi combiner la fourniture des services nécessaires à la vie urbaine, des relations sociales, des relations avec des lieux de loisirs ou des centres personnels d'intérêt. » Dupuy 1991, p. 52

Dupuy, dans *L'urbanisme des réseaux*, explique que la réalisation d'un projet suppose d'avoir le pouvoir de faire entrer un autre point dans le territoire de l'acteur, c'est-à-dire « d'établir la relation voulue, projetée, dans l'espace et dans le temps » (1991, p. 108). Pour se déplacer dans l'EP, l'acteur saisit une cascade d'invites. Son trajet est entravé si l'EP n'en permet pas la continuité. Il s'agit donc d'assurer la succession d'actions.

b. Des discontinuités

Dans le rapport OFROU sur les Réseaux de cheminements piétons (2015, p. 37), la notion de discontinuité est employée pour qualifier les liaisons manquantes dans l'EP (tabl. 3.2.).

TABLEAU 3.2.
Tableau comparatif des discontinuités et des points problématiques que peuvent rencontrer les habitants dans leur parcours de mobilité. OFROU 2015, p. 37, figure 11

	DISCONTINUITÉS	POINTS PROBLÉMATIQUES
CONTENU	chemins, trottoirs, traversées, zones piétonnes et zones de rencontre manquants	déficits qualitatifs en termes d'attractivité, de sécurité, d'accessibilité
FONCTION	partie intégrante de la planification	base pour la définition ultérieure des mesures à mettre en œuvre afin de corriger les déficits
TYPE DE REPRÉSENTATION RECOMMANDÉ	fiches de coordination	liste des mesures

Les discontinuités sont fréquemment dues aux causes suivantes : obstacles topographiques tels que les rivières et les ruisseaux, infrastructures de transport à fort effet de coupure (comme les voies ferrées et les autoroutes), complexes résidentiels et terrains privés (lotissements, zones industrielles) infranchissables à pied, routes à fort effet de coupure (OFROU 2015). Les discontinuités peuvent être longitudinales (chemins ou trottoirs manquants) ou transversales (traversées manquantes). L'absence d'espaces de séjour et de rencontre est également considérée comme une discontinuité. Afin de remédier à ces situations, ils préconisent de garantir l'attractivité des chemins et des espaces de séjour, d'améliorer la sécurité, de réduire les temps de déplacement en offrant des itinéraires directs et rapides, ou encore d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Agir sur la ville n'implique pas forcément de modifications physiques. En plus des discontinuités physiques recensées ci-dessus, des mesures telles que la hausse du prix du stationnement entraînent des changements d'habitudes. Les pratiques habitantes sont influencées par l'environnement, même lorsqu'il n'y a pas de modification spatiale de l'EP.

c. Des éléments dissuasifs

⁴ « Du côté de Nice où on va, souvent j'allais à pied chercher le pain, mais en fait c'est pas prévu pour les piétons ! Y a pas de trottoir et c'est hyper dangereux de marcher le long de ces routes. J'imagine qu'aux États-Unis c'est un peu pareil quoi. Les gens qui se déplacent à pied on les prend pour des extra-terrestres. La côte c'est comme ça. À part sur les fronts de mer où on peut marcher, sinon c'est pas du tout prévu pour. » CP40

⁵ « Le bus franchement quand c'est bondé et puis que ça pue la transpiration ou d'autres odeurs... C'est pas ce que je préfère. Des fois, c'est ce qui fait clairement pas prendre le bus. » MR53

⁶ L'espace public invite l'acteur à agir de telle ou telle manière, et l'acteur est libre de transformer l'invite en prise, en la saisissant.

S'ils n'entravent pas véritablement une succession d'actions, il arrive que des éléments détériorent la qualité du parcours d'un acteur, de sorte que l'environnement ne soutienne pas suffisamment la pratique attendue⁴. Selon l'OFROU, des points problématiques courants sont par exemple : des chemins et des trottoirs trop étroits, une visibilité insuffisante ou des vitesses inadaptées au droit de certaines traversées, des traversées de chaussées à plusieurs voies dépourvues d'îlot central, des temps d'attente importants aux feux, une mauvaise qualité du revêtement, des aspérités, des situations de conflits avec des véhicules qui manœuvrent (parcage, bifurcation), un éclairage nocturne insuffisant (2015, p. 38). Un obstacle peut être considéré comme une discontinuité pour un habitant et comme un point problématique pour un autre. Les embouteillages peuvent dissuader de prendre sa voiture ou bien détériorer la qualité du trajet sans pour autant entraîner de changement de pratique. Nous avons vu en partie I que le point de vue des habitants n'est pas stable. Ce qui dissuade ou dérange à un moment, peut inciter ou laisser indifférent à un autre moment⁵.

Au cours du *focus group* (2.2.), J. a dénoncé la disparition progressive des bancs publics. Davantage que le dérangement matériel (il n'a plus d'endroit où s'asseoir), c'est la signification idéelle de leur disparition qui lui pose problème : il y voit un message n'incitant pas à se déplacer à pied. Pour cette même personne, la possibilité de s'informer est un complément au déplacement auquel il n'a plus accès, car les téléphones publics, qui représentent une invite pour lui qui ne possède pas de téléphone mobile, sont de plus en plus rares. Autre invite qui ne ressort pas d'une modification *matérielle* du territoire : l'abonnement mensuel aux TC, que J. saisit pour avoir un accès illimité aux TC.

Dans ce troisième chapitre, de l'étude de l'interaction entre acteur et environnement, nous avons proposé une grille de lecture de l'EP. En distinguant invites et prises⁶, nous arrivons à identifier les obstacles aux parcours de mobilité, et surtout à imaginer des leviers de changement. La transformation d'un relief de l'environnement en invite, puis de l'invite en prise sont les étapes à suivre. Cet apport théorique demande des approfondissements quant aux rôles des différents acteurs et à la pratique d'urbanisme opérationnelle qui en découle.

3.3. LES ACTEURS DE LA TRANSFORMATION DE L'ESPACE PUBLIC

La théorie des affordances de Gibson, les auteurs qui se la sont appropriée (cf. 3.1.) et la distinction des invites et des prises (cf. 3.2.) m'aident à formuler une distinction entre les acteurs, et particulièrement entre les habitants et les professionnels de l'aménagement. Dans cette sous-partie, je vais expliquer en quoi les premiers disposent (3.3.1.) et les seconds proposent (3.3.2.).

Professionnels de l'aménagement

L'aménagement touche un grand nombre de disciplines et de pratiques. Les professionnels de l'aménagement sont des praticiens (architectes, ingénieurs, géographes, etc.), des politiques (législatifs, exécutifs), des « experts » (sociologues, économistes, biologistes, paysagistes, etc.), des associations privées et publiques (médias, artistes, philosophes, etc.). Les décisions qu'ils prennent ont un impact sur l'environnement construit et sur la mobilité (Jensen 2014b, p. 40). Tous sont des acteurs de l'environnement, qu'ils influencent par les modifications qu'ils y exercent.

« Plus une personne s'implique dans la forme de son environnement, plus elle se l'approprie ; et de la même que la première prend possession du second, le second prend possession de la première. À la lumière de ce constat, on peut raisonnablement affirmer que les incitations offertes par l'architecte invitent les gens à compléter et colorer leur cadre de vie, mais que les gens invitent aussi les choses à compléter et remplir leur propre existence. Ainsi forme et usagers se renforcent-ils mutuellement, dans une relation analogue à celle qui lie individu et communauté : les usagers se projettent dans la forme de la même manière que les individus se révèlent et deviennent ce qu'ils sont dans leurs relations avec les autres. » Hertzberger 1991/2010, p. 303

Cette citation de Hertzberger s'applique particulièrement bien à l'aménagement de l'EP. Le travail des professionnels est influencé par les habitants, et les pratiques habitantes dépendent notamment des propositions des urbanistes.

« On comprend aisément que le métier d'urbaniste n'a qu'un lointain rapport avec les postures classiques de l'ingénieur ou de l'architecte. Ceux-ci ont longtemps été formés – dressés même – à établir une barrière nette entre eux et les autres. Eux savaient, les autres non. Ils mobilisaient leur intelligence pour concevoir un objet isolable, fonctionnel et beau que leurs techniques et leur sens esthétique leur permettaient de créer, en ignorant si nécessaire les opinions, forcément moins informées, des non-experts. La croyance en une métaphysique de la géométrie ouvrant, chez les ingénieurs, sur le fonctionnalisme abstrait et autoritaire du plan, ou chez les architectes, sur une "composition" héritée des beaux-arts, constituait un ciment idéologique qui les éloignait des attentes du reste de la société. » Lévy 2015a, p. 397

Aujourd'hui, la situation a changé. L'urbaniste travaille en équipe et se confronte aux problématiques de société. Si les frontières semblent se brouiller entre les professionnels et les habitants, les rôles restent cependant distincts, et les uns comme les autres ont leur place dans la fabrication de la ville. En me basant sur les recherches théoriques et empiriques présentées jusqu'ici, je considère les habitants comme des experts de leur lieu de vie, et les professionnels comme des habitants, au moins pour un temps, du site sur lequel ils travaillent. Les professionnels, s'ils peuvent proposer des invites, n'ont pas le pouvoir de les transformer en prises. Pour cela, le principe de responsabilité (Jonas 1979) de l'habitant est invoqué. Pour être actualisée, l'invite a besoin qu'un acteur la perçoive et la saisisse. Ainsi, la mise en place de solutions techniques alternatives à l'automobile n'aura aucun impact si les individus n'ont pas l'envie de changer leurs habitudes, donc de saisir ces invites pour les transformer en prises.

3.3.1. LES RÔLES DES HABITANTS

Quelle est l'implication, dans les projets de planification, de ceux qui habitent les espaces en mutation ? Habiter est l'équilibre entre la puissance des environnements et la force agissante des acteurs (Lévy 2015b). Ainsi, en entrant en interaction avec l'environnement, l'individu devient un habitant. Les habitants ont différentes façons de se mettre en lien avec l'environnement, qui sont plus ou moins directes. Leur degré d'interaction va de l'utilisation attendue par les concepteurs à une modification de l'environnement.

a. Interpréter

« On peut amener un cheval à la rivière, mais pas le forcer à boire l'eau. »
Rapoport 2003, p. 22

Les comportements, s'ils peuvent être empêchés facilement, sont impossibles à générer. Les habitants ont toujours la possibilité de refuser. Le premier type d'interaction entre habitant et environnement est l'interprétation.

« Chaque individu dispose d'une double marge de manœuvre – d'autant plus faible que ses ressources économiques et sociales le sont – dans le choix d'un mode de vie, c'est-à-dire dans l'établissement d'un ensemble de régularités pour répondre aux contraintes et valoriser des ressources, mais aussi dans l'interprétation de ce mode de vie. Chaque famille organise et négocie en son sein, au jour le jour, l'articulation des modes de vie et des interprétations. [...] Ce travail d'invention du quotidien (Certeau, 1980) est coûteux économiquement, moralement (en ce qu'il faut assumer de nombreux choix), et aussi d'un point de vue cognitif et symbolique, car il faut rassembler beaucoup d'informations et produire du sens (à commencer par les "bonnes raisons de faire ceci ou cela") sans arrêt. » Bourdin in : Bonnet et Desjeux 2000, p. 95

S'il *fait avec* ce qu'il perçoit comme disponible, l'habitant a le pouvoir de détourner la fonction initialement proposée. Hertzberger parle de potentiel d'adaptation, « à l'instar d'un instrument de musique qui sonne comme celui qui en joue veut qu'il sonne » (1991/2010, p. 313).

« À l'intérieur des limites intrinsèques de chaque instrument, il appartient à celui qui en joue d'en faire ce qu'il peut, dans les limites de ses propres capacités. Ainsi l'instrument et le musicien révèlent-ils l'un à l'autre leur capacité de se compléter et de s'accomplir mutuellement. En tant qu'instrument, la forme offre à chacun la possibilité de faire ce qui lui tient le plus à cœur, et surtout de le faire à sa manière. » Hertzberger 1991/2010, p. 304

Le champ des possibles d'un environnement n'est pas limité, il dépend de la créativité de l'acteur et de ses capacités à l'interpréter. Accroître le potentiel d'un espace et le rendre plus réceptif sont des manières d'accompagner son processus d'évolution. Ainsi, le professionnel fournit « une structure de base qui n'acquiert sa véritable identité qu'à travers les interprétations qui en sont données » (Hertzberger in : Labrunye 2011).

b. Détourner

« Les gens utilisent leur environnement au mieux dans chaque situation, et les choses qui les entourent offrent bien souvent des occasions insoupçonnées, qui sont saisies pour ainsi dire incidemment. » Hertzberger 1991/2010, p. 313

Le détournement demande une certaine créativité, activée par une attente latente de la part de l'acteur (fig. 3.9.). Déjà en 1938, Wirth remarquait que les usagers interprètent de façon créative l'environnement dans lequel ils vivent : « dans l'univers social, les institutions et les pratiques peuvent être adoptées et perpétuées pour des raisons autres que celles qui les ont originellement fait naître ». Ainsi, les caractéristiques d'un lieu peuvent être perçues négativement par les projeteurs et urbanistes, mais positivement par les utilisateurs, et réciproquement (Rapoport 2003, p. 82). Les attentes ne sont pas toutes anticipées par les concepteurs (pour autant que concepteurs il y ait).

Dans l'espace public, certains éléments sont utilisés pour des fonctions dépassant celles pour lesquelles elles ont été conçues. Les acteurs cherchent dans l'environnement du soutien pour réaliser leurs pratiques (fig. 3.10.).

FIGURE 3.9.
Exemples de détournements.
Bangalore, Inde. 20 février 2015



FIGURE 3.10.
Proposition des aménageurs,
interprétation des usagers.
Razemon 2017. URL : [http://
transports.blog.lemonde.
fr/2017/01/15/ligne-desir-
pieton/](http://transports.blog.lemonde.fr/2017/01/15/ligne-desir-pieton/)



c. Modifier

Dans certains cas, le détournement devient la norme. La figure 11 montre une situation où les habitants ont perçu une possibilité d'améliorer leur trajectoire de déplacement en la rendant plus fluide et surtout plus courte. Un grand nombre d'acteurs a agi de la même façon, ce qui a généré une trace du passage. Depuis, même en l'absence d'acteurs, le détournement est visible.

De telles situations témoignent d'une attente partagée par de multiples acteurs. Il arrive que les professionnels de l'aménagement intègrent ces traces en officialisant les pratiques qui dépassaient jusque-là l'offre proposée. Les photographies de la figure 3.11. montre des étapes d'une négociation menée entre utilisateurs et aménageurs sur le campus universitaire de Lausanne. Les habitants ont spontanément emprunté le chemin le plus direct entre un arrêt de tramway et leur destination,

bien que celui-ci ne soit pas suggéré par un aménagement. La somme des passages a créé une ligne de désir (Lavadinho), qui témoigne de la forte fréquentation de ce raccourci. En réaction, une barrière a été installée pour empêcher cette pratique. Afin de permettre à nouveau le passage, des habitants ont sectionné la barrière à plusieurs reprises. Suite à cela, un chemin a été aménagé, officialisant la trajectoire. L'acte de destruction de la barrière a incité les aménageurs à officialiser le passage. Cette négociation entre acteurs montre la capacité d'action de chacun d'eux sur l'environnement.

FIGURE 3.11.

Quelques étapes d'un processus de négociation entre habitants et professionnels de l'aménagement. Unil-Mouline, Lausanne 2016

Photo du haut

La ligne de désir tracée dans l'herbe témoigne d'une forte fréquentation du cheminement. Une barrière empêche ce passage.

Photo du bas

Suite à plusieurs actes de vandalisme visant à réouvrir le passage, le service d'aménagement officialise le passage.



Les interactions entre habitants et EP ne sont pas prévisibles par les professionnels. Ainsi, tous les acteurs participent à la fabrication de la ville, et les pratiques et projections des habitants constituent des indicateurs du potentiel d'évolution de la mobilité.

3.3.2. LES RÔLES DES PROFESSIONNELS DE L'AMÉNAGEMENT

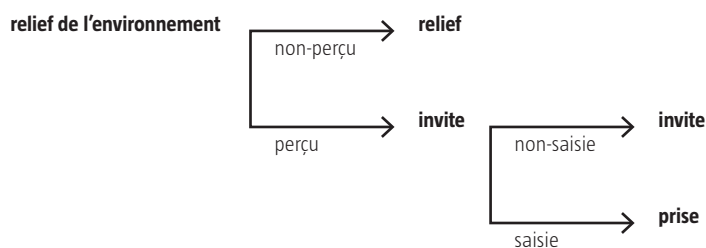
Les professionnels de l'aménagement ont une marge de manœuvre dans l'accompagnement des trajectoires de mobilité. Grâce à leur bonne connaissance des possibilités de transformation de l'environnement (moyens politique, juridique, financier, etc.), ils ont les capacités de transformer des idées en invites, en opérant de grandes modifications de l'environnement. Nous venons de voir que les habitants ont une certaine marge de manœuvre pour interpréter, détourner et même modifier l'environnement. Les professionnels ne peuvent plus être les seuls « sachants ». Pour proposer des projets d'aménagement pertinents, ils gagnent à reconnaître le rôle des habitants. Ce constat demande une remise en question de leur place.

a. Inviter

Les professionnels de l'aménagement font partie des *faiseurs d'invites* : ils font des propositions aux habitants. Ces derniers, lorsqu'ils saisissent les invites, que ce soit en les utilisant selon l'usage proposé par l'aménageur ou en les interprétant pour d'autres fonctions, deviennent des *faiseurs de prises*. Passer d'une invite potentielle (attente) à une invite saisie (prise) (fig. 3.12.) implique nécessairement l'action d'un habitant. Les moyens d'action des professionnels de l'aménagement s'arrêtent à la *proposition*. Ils rendent accessible un relief de l'environnement pour une fonction donnée.

Nous l'avons vu précédemment, un relief ne se transforme en invite qu'à partir du moment où il est perçu comme une possibilité par un acteur. La perception dépend du capital spatial de l'acteur, mais pas seulement. Les professionnels de l'urbanisme peuvent rendre plus ou moins évidente la perception d'une invite. J'ai identifié deux façons de faire apparaître des invites. La première est de révéler un potentiel existant mais non perçu, en travaillant sur l'attractivité (la communication sur l'existence de telle ou telle invite peut aider à la transformer en prise). Dans ce cas, ce n'est pas l'environnement qui est modifié, mais le regard que l'on y porte. La deuxième manière est de modifier l'environnement, de le transformer et/ou d'y ajouter des éléments nouveaux.

FIGURE 3.12.
Processus de révélation
d'une invite



« Si tout n'est pas en mémoire et tout n'est pas dans nos têtes, c'est qu'un objet bien conçu est précisément capable de distribuer de l'intelligence dans les choses, d'indiquer la correspondance et l'application (mapping) entre l'intention et l'opération effective par une série d'indices pertinents : les bonnes correspondances, les plus "naturelles", c'est-à-dire celles qui se laissent le mieux interpréter, font appel à notre perception de l'espace et aux mouvements de notre corps dans cet espace, simplifient l'évaluation de l'état présent du système, rendent visibles les actions alternatives et les résultats des actions. » Joseph et al. 1995, p. 30

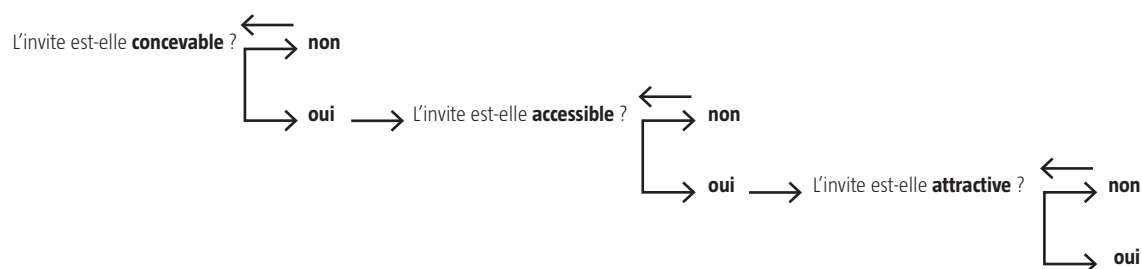
Les professionnels de l'aménagement peuvent proposer des éléments *intelligents* au sens de Joseph, c'est-à-dire capables de guider les acteurs dans leurs interactions avec l'environnement pour faciliter la réalisation de pratiques. Ainsi, ils favorisent certains comportements plutôt que d'autres.

« Si les architectes intègrent dans leurs projets des incitations à s'approprier l'espace, les habitants seront plus enclins à étendre leur sphère d'influence en direction du domaine public. Même de légères adaptations dans l'articulation spatiale des zones d'entrée peuvent suffire pour encourager l'expansion de la sphère d'influence personnelle des habitants, ce qui aura pour effet d'augmenter considérablement la qualité de l'EP, pour le plus grand bien de l'intérêt général. » Hertzberger 1991/2010, p. 60

Pour accompagner un changement sociétal, les professionnels ont intérêt à apporter des modifications de l'EP qui soutiennent des pratiques attendues. Aujourd'hui, l'environnement incite souvent à l'utilisation de la voiture : l'espace est organisé de telle sorte que les affordances les plus accessibles soient celles qui favorisent le déplacement automobile. Modifier l'EP pour qu'il soutienne mieux les pratiques de mobilité alternatives à la voiture est une manière d'accompagner le changement de statut de la voiture individuelle, en donnant aux habitants le soutien qui leur manquait pour agir.

FIGURE 3.13.
De l'idée à l'invite

De l'idée à l'invite, différentes étapes se succèdent. J'ai identifié trois catégories d'invites potentielles : concevables, accessibles et attractives, qui correspondent à des stades du processus de transformation d'un relief en invite (fig. 3.13.).



b. Dépasser l'individualisme

Lorsque les habitants sont exclus des processus de projets urbains, le résultat est désincarné, uniforme et rigide. Si les individus mènent les transformations, les conflits d'intérêts parasitent le bon déroulement du projet (Caro van Dijk 2015). Un des rôles des urbanistes, dans un contexte où les habitants ont un pouvoir d'action important, est de représenter les intérêts des absents et de veiller à ce que les projets dépassent les attentes individualistes.

« Les responsables de la planification urbaine, qui ont une vision qui débride les problèmes actuels, se trouvent aujourd'hui confrontés à la difficulté de rendre les citoyens attentifs au fait que les attentes individuelles ne contribuent pas forcément au bien-être de la société et à la création de processus durables qui profiteront aux générations futures. » Zepf 1999, p. 224

Hertzberger décrit bien l'interdépendance entre habitants et professionnels de l'aménagement.

« Si nous plaidons indirectement pour que les usagers puissent contribuer davantage à donner forme à leur environnement, notre but n'est pas d'encourager l'individualisme, mais de rétablir l'équilibre entre ce qu'il devrait laisser à leurs bons soins. Offrir des stimulations capables de susciter chez les usagers des associations qui conduisent à leur tour à des adaptations spécifiques, pré-suppose en fait un projet plus mûrement réfléchi, basé sur un programme plus subtil et détaillé. » Hertzberger 1991/2010, p. 301

L'enjeu est de donner une place aux actions collectives, tout en permettant aux attentes individuelles de s'exprimer.

c. Permettre la succession d'actions

La demande en transports est directement dérivée de la demande d'activités séparées spatialement (Mokhtarian et Salomon 2001). L'attractivité d'un lieu pour un utilisateur dépend notamment de la manière dont la mobilité est intégrée à ses programmes d'activités (Kaufmann et al. 2000, R-7). Ainsi, les déplacements dépendent de l'emplacement géographique des activités, mais aussi de l'accès à ces lieux, pré-requis incontournable. Le bon déroulement du déplacement est impératif à la réalisation des pratiques habitantes. Sans la possibilité de s'y rendre et de s'y mouvoir, de recevoir et transmettre des informations ou des biens, l'espace n'a pas de valeur, quelles que soient ses ressources intrinsèques (Kevin Lynch & Gary Hack 1984 *Site Planning*, p.193 in : Jensen 2014b, p. 13). La valeur économique et le niveau culturel d'une ville sont liés à la capacité de son système de circulation (ibid.).

« Ce que le voyageur attend est que la séquence de déplacement s'enchaîne sans discontinuité et que les services fassent de même : le ticket valable pendant une durée donnée sur les différents moyens de transport public symbolise cette continuité. » Bourdin in : Bonnet et Desjeux 2000, p. 101

Dans la vie quotidienne, nos actions ne sont jamais réalisées de manière isolée, elles s'intègrent toujours dans une succession d'actions (Chabert 2008). Parce que les usagers d'un territoire n'ont d'autre choix que de le pratiquer de façon continue, il apparaît essentiel de s'intéresser autant aux lieux qu'aux moyens de les rejoindre. Chabert (ibid.), en prenant l'exemple des personnes handicapées, insiste sur l'importance de « veiller à ce que tous les maillons (constitués d'affordances) soient utilisables dans leur globalité ». Sans cet effort, les lieux ne seront pas reliés et donc pas pratiqués.

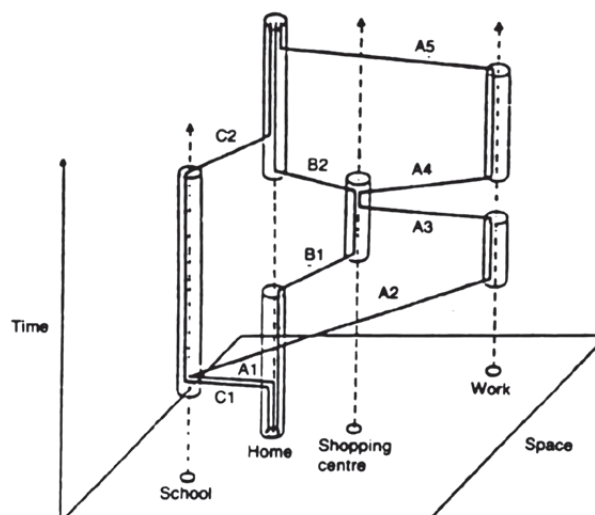
« The key issue is how systems and networks assemble humans and non-humans in an attempt to 'stage' mobilities. » Jensen 2014b, p. 47

Pour Jensen (2014a), le lieu (*place* en anglais) est à comprendre dans un sens relationnel. Quelle que soit sa taille, chaque espace (ville, région, etc.) doit être considéré en relation avec d'autres et la nature de cette relation dépend des flux de mobilités et des frictions. Le territoire est structuré par le parcours des usagers, mais aussi des objets (livraisons, etc.) et par les réseaux de télécommunication. Ainsi, la mobilité quotidienne est mêlée à toutes sortes de réseaux (de la grande infrastructure aux systèmes de communication).

Parcours

Ensemble des relations d'un acteur à l'espace lors de pratiques de déplacement, manifestant et renforçant ses compétences spatiales (Lussault in : Lévy et Lussault 2013, p. 747). Le parcours engage l'intégralité des ressources et des compétences de l'individu, il est chargé de sens personnel et collectif, lesté d'affectivité (ibid.).

FIGURE 3.14.
Mobilité familiale et nouvelle
territorialité in : Dupuy 1991



L'organisation du territoire génère ou non des possibilités d'action en permettant un enchaînement plus ou moins aisé des activités de chacun. La figure 3.14. représente les positions dans l'espace et dans le temps des membres d'une famille au cours d'une journée. Le parcours de chaque personne est représenté par une ligne continue qui, en avançant dans le temps, se déplace ou reste au même endroit dans l'espace, selon les activités de chacun. Pour rejoindre les lieux de vie respectifs, les parcours ne doivent pas rencontrer d'obstacle.

7 « Pour vraiment remplacer la voiture, il faut offrir origine-destination sans interruption. » DC

Le déplacement est un enchaînement et pas un trajet entre deux points (Joseph 1997, p. 135). Il y a des modes de déplacement plus *adhérents* que d'autres (Joseph 1997, p. 135). La continuité du parcours est un point qui compte en faveur de la voiture privée (DC, interrogé dans le cadre des entretiens exploratoires présentés en 1.2.7). Aujourd'hui en Suisse, le choix de la voiture est prépondérant sur les autres modes de transport (OFS 2013). Sa popularité s'expliquerait par sa capacité à *adhérer* à l'espace. Le territoire est chargé de prises pour l'automobile. Il est donc souvent plus évident, pour relier les différents lieux que l'on habite, de circuler en voiture. Ce constat n'est toutefois pas égal partout : la voiture n'est pas toujours le moyen de transport le plus performant. Les chaînes d'actions les plus évidentes impliquent un déplacement en transports en commun (TC) et/ou en modes doux. Agir en faveur de la continuité des parcours en modes alternatifs à la voiture est une manière de faciliter un report modal.

La question de l'enchaînement des activités a été évoquée par les participants à nos enquêtes qualitatives. Par exemple, LG24 a pendant plusieurs années pris un train régional pour relier la gare de Nyon à son domicile, dans un village distant de quelques kilomètres. Après la mise en place de vélos électriques en libre-service, elle a pu profiter d'un abonnement gratuit qui l'a incitée à essayer cette alternative au train. Le vélo lui permettait un meilleur enchaînement de ses activités, car elle n'a plus eu besoin d'attendre les correspondances. De plus, elle a apprécié d'être au grand air et de profiter du paysage.

Cette sous-partie montre en quoi l'environnement connecte les acteurs. Les professionnels de l'aménagement, par les modifications qu'ils opèrent sur l'EP, influencent les pratiques habitantes ; en même temps, les pratiques habitantes contribuent à définir les programmes d'aménagement. Afin d'enrichir notre connaissance de ces liens entre acteurs et environnement, mais aussi entre acteurs à *travers* environnement, je vais désormais convoquer le concept de l'entre-deux de Sibony.

3.4. L'ENTRE-DEUX EN URBANISME

L'introduction des notions d'invite et de prise (cf. 3.2.) offre une grille de lecture de l'espace public avec laquelle nous pouvons concevoir le changement comme un processus progressif partant de l'existant. À partir de la théorie des affordances, j'ai pu distinguer les rôles des habitants et des professionnels de l'aménagement (cf. 3.3.). « De l'invite à la prise », « entre acteur et environnement », à chaque fois, nous nous retrouvons face à un couple de notions. Et à chaque fois, c'est le rapport entre les deux qui nous intéresse davantage que l'une ou l'autre des parties. Le concept d'entre-deux, développé par Sibony (3.4.1.) mène à la proposition d'une pratique capable de dépasser les dualismes et de tisser des liens entre les entités (3.4.2.), pratique que je nomme urbanisme de l'entre-deux (UED).

3.4.1. LE CONCEPT D'ENTRE-DEUX

Avant de l'appliquer à l'urbanisme, revenons d'abord sur le concept d'entre-deux tel qu'il a été développé par le philosophe et mathématicien Daniel Sibony, dans son ouvrage *Entre-deux : l'origine en partage* (1991).

Entre-deux

Un élément sert à en mobiliser un autre, ensemble, ils font exister l'entre-deux (Sibony 1991, p. 106). L'entre-deux concerne l'articulation à l'« autre » : autre temps – question de mémoire ; autre lieu – question de place ; autres personnes – questions de lien (ibid. pp. 15-16).

Notre principal attrait pour le concept d'entre-deux réside dans sa capacité à clarifier la nature des interactions entre deux éléments d'un couple. Nous avons tendance à faire des différences entre les choses : « le beau », « le laid », etc. En faisant ces comparaisons, nous nous retrouvons bloqués par les mots utilisés. Pourtant, les différences entre les deux ne sont jamais tranchées.

« La séparation, inhérente à l'entre-deux, agit dans chacune des parties, et cela tire à conséquence : les deux parties, liées du fait de la coupure qui les sépare, ne forment pas un tout (encore moins sont-elles le tout) quand elles sont réunies. » Sibony 1991, p. 17

La fabrication d'un couple entraîne des modifications de l'un et l'autre de ses éléments. Il ne s'agit pas forcément d'interdépendance : nous avons vu (3.1.) que l'existence de l'environnement ne dépend pas de l'acteur. Toutefois, l'environnement est modifié par la présence de l'acteur. Chacune des parties se (re)définit au travers du lien qu'elle établit avec l'autre. « Il s'agit de se rappeler à soi mais en passant par l'autre » (ibid. pp. 108-109). La relation devient constitutive de la composition des parties : « [l']entre-deux donne du corps à l'autre (par le fait de l'existence de l'un) » (ibid. p. 110).

« Qu'est-ce qui les fait échapper à la totalité ? Le temps qui s'écoule, la génération, la création, la reproduction [...]. » ibid. p. 17

Le lien entre deux entités n'est pas immuable. Non stable, il peut être remis en question, brisé ou modifié, et il évolue dans le temps.

« Ce qui fait l'écart, c'est la possibilité de passer ; si elle est exclue il n'y a pas d'écart. » ibid. p. 144

La définition initiale de l'*affordance* donnée par Gibson parle de *connexion* entre un observateur et un relief de son environnement. Nous avons vu en 3.2. qu'une *invite* naît d'une perception et une *prise* d'un contact physique. Sibony propose de concevoir la limite entre deux entités non comme une ligne de démarcation, mais comme un espace.

« Il n'y a pas deux identités différentes qui viennent s'aligner pour s'accoupler le long du trait qui les sépare. Au contraire, il s'agit d'un vaste espace où récolements et intégrations doivent être souples, mobiles, riches de jeux différentiels. L'idée de frontière ou de traits, avec un dedans et un dehors, un ici et un ailleurs, paraît insuffisante. C'est l'espace d'entre-deux qui s'impose comme lieu d'accueil des différences qui se rejoignent. » *ibid.* p. 13

L'interaction se produit dans cet espace, qui laisse place à l'entremêlement entre les parties, de sorte que le lien qui se tisse est complexe et multidimensionnel. En formulant l'entre-deux comme un espace, Sibony cherche à sortir de la comparaison, qui est limitante. Chacune des parties est enrichie par la composition qu'elle forme avec l'autre.

« Dans tous les autres cas abordés, la différence se révèle être un cliché de l'entre-deux, un cas-limite et limité, un cas particulier. Le trait de la différence marque un bord, celui d'un ensemble opposé à un autre, ou opposé au reste, rassemblant les "gens" du même bord par différence avec les autres. Mais le trait est un entre-deux très simplet. » *ibid.* p. 14

Le concept de l'entre-deux permet de dépasser les dualismes. Plutôt qu'opposés, les deux parties entrent en synergie. D'un modèle binaire, nous passons à un modèle ternaire, où l'espace entre-deux constitue une tierce partie.

« L'important n'est pas la liste des traits pertinents, c'est l'espacement que cela produit, la dynamique qui s'ensuit. » *ibid.* p. 151

L'entre-deux se met constamment à jour en fonction de l'évolution des caractéristiques de l'une et l'autre des parties. Ces reconfigurations forment des souvenirs, l'entre-deux se charge alors de signifiant (Sibony 1991, p. 111).

« S'il y a un geste vital qui relève de l'entre-deux, du rapport entre soi et l'Autre, entre soi et d'autres figures de soi, c'est bien le geste d'habiter, d'occuper un espace, de s'y mouvoir et d'y rester, d'y arriver et de le quitter... Question de place, de déplacement et de placement. » *ibid.* p. 248

Cette citation nous aide à faire un pont entre le concept d'entre-deux de Sibony et les questions de recherche de cette thèse. La notion de déplacement – de mobilité – est une composante de l'action d'*habiter*. Aménagement de l'EP et gestion de la mobilité sont liés.

« On ne peut habiter un espace inhabitable mais habiter un espace peut modifier celui-ci en profondeur. Habiter est une relation entre acteur et environnement qui souligne les forces et les fragilités de chacun des termes. » Lévy et Lussault in : Lévy et Lussault 2013, pp. 481-482

3.4.2. DÉPASSER LES DUALISMES

Comment intégrer à la pratique de l'urbanisme ce que nous venons d'apprendre sur l'interaction acteur-environnement (cf. 3.1., 3.2. et 4.1.) et sur le concept d'entre-deux (cf. 4.2.1.) ? Cette dernière sous-partie du chapitre 3 présente des pistes de réponses aux questions et hypothèses posées en Introduction. La troisième partie de cette thèse cherche à les approfondir au moyen d'une nouvelle étape de terrain, complétée par des apports de praticiens en urbanisme, architecture et paysagisme. Ainsi, cette sous-partie du chapitre 3 est à considérer comme l'exposé de propositions qui vont ensuite être mises à l'épreuve dans la troisième et dernière partie de la thèse.

Tout au long du déroulement de notre réflexion, des couples de notions sont apparus : invites-prises, acteur-environnement, etc. En leur appliquant le concept d'entre-deux, nous distinguons deux caractéristiques des interactions. Dans certains cas, l'invite constitue la tierce partie, dans d'autres, le couple entre en synergie. Dans les deux cas, l'entre-deux permet de dépasser les dualismes, sans pour autant créer de nouvelles polarités. À chaque fois, une approche urbanistique apparaît comme capable d'enrichir l'interaction entre les deux éléments d'un couple. Parce qu'elle vise à mettre en lien, à connecter les parties, je la nomme *urbanisme de l'entre-deux* (UED).

a. Dans l'espace entre-deux : l'invite

Inscrit dans la tendance émergente présentée dans l'Introduction de ce travail, l'UED permettrait de proposer des invites, qui apparaissent comme la tierce partie, comme cet espace mouvant à l'intérieur duquel se reconfigurent continuellement les liens entre les couples acteur-environnement, aménagement-mobilité, professionnels de l'aménagement-population, etc. L'invite est une virtualité, une possibilité de l'environnement perçue par un acteur (cf. 3.2.). Les couples qui guident ce travail sont mis en lien par l'invite (fig. 3.15.).

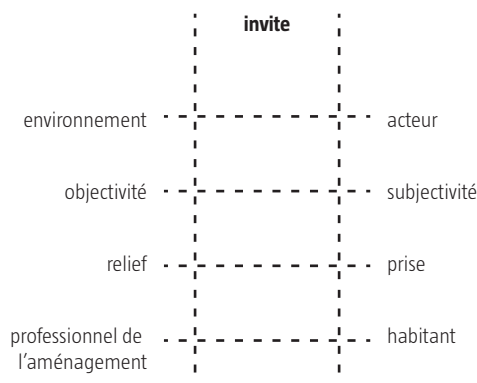
Entre acteur et environnement, il y a un espace. L'intentionnalité de l'un et la matérialité de l'autre entrent en contact au travers de l'invite. Lorsque l'acteur perçoit une possibilité dans l'environnement, un lien se tisse, qui fluctue selon l'évolution de ses attentes et capacités. Ainsi, entre acteur et environnement, la limite est dynamique. L'invite est la rencontre de l'objectivité de l'environnement et de la subjectivité de l'acteur.

« Il est important de noter que les invites de l'environnement sont en un sens objectives, réelles et physiques, à l'inverse des valeurs et significations, que l'on suppose souvent être subjectives, phénoménales et mentales. Mais à vrai dire, une invite n'est ni une propriété objective ni une propriété subjective ; ou si vous voulez, elle est les deux à la fois. Une invite passe outre la dichotomie entre le subjectif et l'objectif et m'aide à saisir son caractère inadéquat. Elle est autant un fait de l'environnement qu'un fait de comportement, elle est à la fois physique et psychique, et cependant ni l'un ni l'autre. Une invite fait signe dans les deux directions, vers l'environnement et vers l'observateur. » Gibson 1979/2014, p. 214

Un même élément physique passe du statut de relief à celui de prise en passant par l'invite. Les invites proposées par des acteurs sont une expression matérielle d'intentions, visant à permettre une pratique habitante. Sous la forme de modifications légères de l'EP, elles désamorcent des positions antagonistes en devenant de la matière à débattre. Parce qu'elles créent un point de rencontre, elles sont un prétexte à discuter et à avancer dans les projets : ce qui semble à la fois insurmontable pour les habitants et insignifiant pour les professionnels de l'aménagement est alors concrétisé. L'UED donne les moyens de produire des invites.

FIGURE 3.15.

L'invite, un espace de rencontre



b. À la fois l'un et l'autre : des synergies

L'UED crée des synergies entre des éléments a priori antagonistes, ou n'ayant rien à voir ensemble. Les deux parties sont changées par leurs interactions mutuelles. Ensemble, elles sont différentes que chacune séparément. L'UED enrichit ces liens.

Gestion de la mobilité et aménagement peuvent être traités simultanément. L'UED tisse des liens entre les deux, matérialise des réponses à leurs problématiques respectives. En opérant des modifications de l'EP, toutes ses dimensions sont touchées. L'UED aide à faire de l'EP un lieu de circulation – où les différents modes de transport trouvent une place – et un lieu de séjour, un lieu où l'on vient, où l'on s'arrête un moment. Aussi, la dichotomie entre automobilistes et non-automobilistes n'a plus lieu d'être : les individus sont des acteurs, ils passent d'un statut à l'autre sans être réduits à l'un d'eux. Lorsqu'il sort de sa voiture, l'automobiliste devient un piéton, etc.

L'UED traverse l'événementiel et le permanent. Les modifications de l'EP sont réversibles et leur durée de vie n'est pas connue à l'avance (elle dépend de la réception des modifications, de leur appropriation, etc.). Ce statut intermédiaire permet d'avoir à la fois une vision à court terme (amélioration immédiate de la qualité du lieu et du quotidien de ses habitants) et à long terme (éléments de réflexion pour la planification). L'entre-deux, ici, n'est pas le moyen terme, mais l'entremêlement de toutes les échelles de temps.

CONCLUSION DE LA PARTIE II

UNE GRILLE DE LECTURE DE L'ENVIRONNEMENT

La question qui a guidé cette deuxième partie de la thèse est la suivante : quel rôle tient l'espace public dans la réalisation des pratiques de mobilité ? Je me suis demandé quelles sont les traductions sur le territoire des changements de pratiques de mobilité, et en quoi le territoire les influence. En réponse, j'ai posé l'hypothèse que les pratiques de mobilité sont définies par l'aménagement de l'espace public. Question et hypothèse ont été explorées à travers les concepts d'affordance (Gibson) et d'entre-deux (Sibony).

LIRE L'ESPACE PUBLIC SOUS LE PRISME DES PRATIQUES HABITANTES

La grille de lecture de l'espace public consiste à percevoir l'environnement comme un soutien dans la réalisation des attentes. Le changement vient de l'acteur, à la condition qu'il trouve du soutien dans l'environnement. Les concepts d'affordance (Gibson) et d'entre-deux (Sibony), appliqués à l'urbanisme, donnent des clés de compréhension et d'action à l'attention des professionnels de l'aménagement.

L'environnement offre un champ de possibles à l'acteur. La théorie des affordances conçoit l'environnement comme étant capable de soutenir des pratiques diverses, selon les capacités de l'acteur à y percevoir et saisir des possibilités d'actions. Ainsi, le concept aide à intégrer le caractère fluctuant des attentes dans les projets d'aménagement d'EP. Il donne des pistes pour agir. Son application à l'urbanisme a permis de faire une première distinction des rôles des habitants et des professionnels de l'aménagement dans la fabrication de la ville : les premiers interprètent l'environnement, que les seconds contribuent à modifier. Il s'agit de proposer de nouvelles virtualités – les invites – que les habitants ont la possibilité d'actualiser – de transformer en prises. Ce dernier peut également modifier l'environnement de différentes manières et à différents niveaux : en tant qu'individu, en collectif (groupe, association, institution, etc.) ou par l'intermédiaire de la politique.

En *invitant* les habitants à agir, le professionnel de l'aménagement leur reconnaît un pouvoir d'action. Le concept de l'entre-deux de Sibony est convoqué pour qualifier la nature du lien entre l'environnement et celui qui l'habite. Il propose de concevoir cette interaction comme un espace où chacun des partis s'entremêle. De ce point de vue, l'invite est la matérialisation de l'entre-deux : elle met en lien les acteurs à travers l'environnement (ceux qui le modifient et ceux qui l'interprètent).

DE L'OBSERVATION À L'ACTION

Quelles sont les applications de cette approche théorique aux questions de mobilité ? Nous venons de voir que le changement vient de l'acteur (pratique nouvelle), et qu'il est en partie déterminé par l'environnement (offre nouvelle). Ainsi, opérer des modifications de l'environnement pour qu'il puisse soutenir des tendances émergentes pourrait permettre d'accompagner un changement dont l'habitant serait l'acteur.

Générer des invites va soutenir des pratiques jusqu'ici entravées par l'environnement. Les éléments produits aujourd'hui sont constitutifs de l'environnement futur. Transformer l'EP en rend possibles de nouvelles interprétations de l'environnement, qui peuvent conduire à l'expression de nouvelles pratiques. Un terrain « opérationnel » va à présent apporter des éléments de réponse quant à l'approche à adopter pour mettre en application ces concepts.

PARTIE III

FAIRE PRISE. AGIR POUR L'ESPACE PUBLIC



FIGURE 4.1.

A small thought on a big wall.

Thomas Lommee, Ghent 2015

URL : www.intrastructures.net

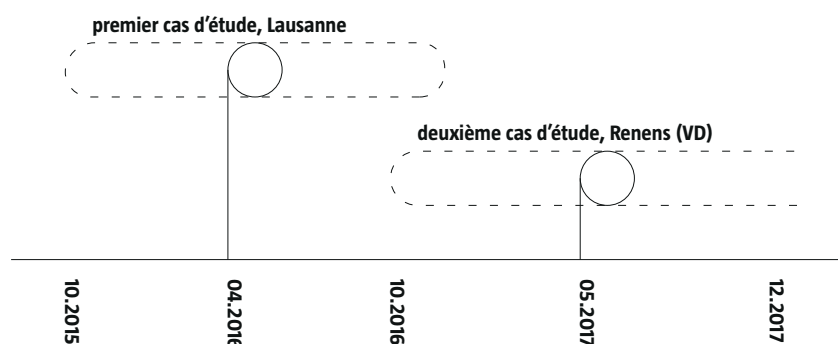
Consulté le 12.04.2017

Quel mode opératoire est capable de faire émerger des propositions qui répondent aux attentes des différents acteurs? Ceci est la troisième question de recherche de ce travail. La dernière partie de la thèse lui est dédiée. Pour y répondre, nous allons effectuer un passage de l'observation à l'action. Après avoir exploré, aux moyens d'outils théoriques et empiriques, les pratiques habitantes et les modalités de leurs interactions avec l'espace public (cf. parties I et II), nous engageons ici une recherche par la pratique. Le chapitre 4 présente deux situations où j'ai mis en œuvre l'urbanisme de l'entre-deux (UED). Dans le chapitre 5, je reviens sur les caractéristiques de l'UED, en articulant les apports de la recherche par la pratique à un état de l'art de pratiques de l'urbanisme mettant en œuvre la participation par l'action.

TABEAU 4.1.
Composition de la partie III

PARTIE	I	II	III
TITRE	La mobilité par les individus	L'espace public par les acteurs	Faire prise. Agir pour l'espace public
COUPLE	individu — mobilité	acteur — environnement	habitant — espace public
QUESTION DE RECHERCHE	Quelles sont les pratiques de mobilité attendues par les habitants de la Suisse ?	Quel est le rôle de l'espace public dans la réalisation des pratiques de mobilité ?	Quel mode opératoire est capable de faire émerger des propositions qui répondent aux attentes ?
DOMAINE DE CONNAISSANCES	sociologie et sciences sociales de l'espace	psychologie, philosophie et sciences sociales de l'espace	urbanisme
MÉTHODOLOGIE	état de l'art sur la mobilité enquêtes qualitatives	état de l'art sur les affordances et sur l'entre-deux	modification de deux espaces publics en Suisse
VISÉE	empirique	analytique	opérationnelle

FIGURE 4.2.
Calendrier des étapes de la méthodologie de la partie III



CHAPITRE 4

METTRE EN LIEN PAR LE LIEU

4.1.	L'EXPÉRIMENTATION DANS L'ESPACE PUBLIC	162
4.1.1.	LE TEST COMME PRINCIPE D'ACTION	163
4.1.2.	CATÉGORISER LES INSTALLATIONS TEMPORAIRES	164
4.1.3.	SE DÉPLACER À LAUSANNE : ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT	166
4.2.	LAUSANNE GARE : UNE EXPÉRIMENTATION SUR LES PRATIQUES DE L'ESPACE PUBLIC	167
4.2.1.	ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION D'UN ESPACE PUBLIC	168
4.2.2.	PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	170
	a. Préparation du workshop	
	b. Déroulement du workshop	
	c. Conséquences et suites	
4.2.3.	IMPACT SUR LES PRATIQUES HABITANTES	177
	a. Entre autorisations et actions	
	b. Modifier l'espace public pour générer du dialogue	
	c. Initier un changement progressif	
4.3.	RENENS GARE : UNE EXPÉRIMENTATION SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ	180
4.3.1.	ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE PRATIQUES DE MOBILITÉ	180
4.3.2.	PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	181
	a. Préparation	
	b. Pendant le workshop : la transformation	
	c. Conséquences et suites	
4.3.3.	IMPACT SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ	186
	a. Étude d'impact	
	b. Enrichir l'expérience de déplacement, et bien plus encore	
	c. De l'éphémère au transitoire	

« Testez tôt, échouez souvent et vous réussirez plus vite. » Suzuki 2010

Ce chapitre fait un pont entre recherche académique et urbanisme opérationnel. J'y vois l'occasion de tester une façon de faire advenir un programme pour un espace public. Il présente une étape du terrain qui complète l'enquête qualitative et la recherche théorique nourrissant les deux premières parties de la thèse. Ici, une recherche par la pratique vise à mettre à l'épreuve l'urbanisme de l'entre-deux (UED). Dans un premier temps, je présenterai les modalités d'intervention dans l'espace public (4.1.). Les deux cas d'études font l'objet des deux autres sous-parties de ce chapitre (4.2. et 4.3.). Deux espaces publics de l'agglomération lausannoise sont modifiés, et l'impact des transformations sur les pratiques habitantes est évalué.

Intitulés *Remix Public Space* (RPS), ces projets, à l'instar du remix en musique, réinterprètent des éléments existants pour inviter à les voir différemment. Dans le cadre de mon engagement à l'EPFL en tant qu'assistante-doctorante, j'ai élaboré et coordonné deux workshops de cinq jours aux printemps 2016 et 2017. L'objectif de chacun d'eux était le même : faire apparaître des invites qui vont permettre aux habitants d'effectuer des pratiques souhaitées. Par là, nous pourrions préciser les caractéristiques, mais surtout les enjeux que touche la pratique de l'UED.

4.1. L'EXPÉRIMENTATION DANS L'ESPACE PUBLIC

« Un espace public ne se décrète pas, mais il s'observe lorsqu'il est actif. »

Mauron 2016

Intervenir dans un espace public (EP) existant pose de nombreuses questions. Plutôt qu'une *tabula rasa*, nous proposons de réfléchir aux réinterprétations possibles des invites conçues dans un contexte où l'automobile tient une place centrale. Comment les infrastructures existantes peuvent-elles devenir des supports pour les pratiques émergentes, tout en continuant de soutenir les pratiques actuelles ? Est-il possible de préserver la fonction de support de mobilité, tout en développant des fonctions complémentaires, qui diversifieraient l'utilisation du lieu ? Quelles sont les pratiques qui doivent pouvoir être réalisées ? Pour répondre à ces questions, nous présenterons la valeur du test (4.1.1.), puis une proposition de catégorisation des interventions temporaires dans l'espace public (4.1.2.). Enfin, j'introduirai le contexte lausannois dans lequel sont situés les deux cas d'étude (4.1.3.).

Parce que l'EP constitue le liant entre les espaces privés, tout individu se doit au moins d'y passer pour joindre les maillons de sa chaîne d'activités. L'aspect spatial de l'EP est inévitablement complété par un aspect social : c'est un lieu d'interactions, « un des espaces possibles de la pratique sociale des individus » (Lussault, in : Lévy et Lussault 2013, p. 360). Défini par Lévy comme un « espace accessible à toutes les composantes d'une société et auquel toutes ces composantes accèdent effectivement » (Lévy, in : Lévy et Lussault, p. 364), l'EP est un lieu de confrontation à l'altérité. Pour ces raisons, l'EP soulève de nombreux enjeux dans la fabrication des villes. En cela, intervenir dans un EP implique un protocole particulier, qui dépend de chaque contexte. L'EP est le lieu de l'urbanité, principal élément de l'identité d'une ville. Il permet de « vivre la ville ». L'EP est souvent l'espace dessiné par les architectes et les urbanistes, mais il est d'abord un espace relationnel, lieu de rencontre et d'échange, accessible et utilisable par tout le monde. Il coexiste dans l'EP une dialectique de pratiques individuelles et collectives, de temps personnel, singulier et de temps collectif (Mauron 2016). Les espaces publics constituent des enjeux d'aménagement urbain,

des « creux » et des « vides » du tissu urbain construit (ibid.). Selon Lévy (in : Lévy et Lussault 2013, p. 365), « il faut se représenter l'EP comme un continuum différencié par des gradients et non comme une liste close d'objets matériels ». L'EP n'est donc pas réductible à son aspect physique, mais ce dernier participe à générer (ou non) des interactions de toutes natures.

4.1.1. LE TEST COMME PRINCIPE D'ACTION

« Si l'habitude confine les pratiques, et la maîtrise de(-s) mode(-s) réduit la charge mentale et physique, pour parfaire le "capital mobilité", il convient d'élargir le champ des possibles en faisant l'apprentissage d'autres pratiques, d'autres modes, d'autres systèmes de mobilité. Et cela sous-entend de les expérimenter. [...] Ceci nous amène à penser les expériences comme rupture de ces habitudes et donc levier du changement. » Vincent-Geslin 2014

En tirant des leçons de l'état de l'art et de l'enquête qualitative, je pose l'hypothèse que l'expérimentation est un moyen de définir un programme adapté pour les espaces publics. Par l'expérimentation, j'établis un lien entre urbanisme et modes de vie. En essayant de nouvelles pratiques, les habitants peuvent évaluer si elles leur conviennent et ils en découvrent parfois des qualités inattendues.

Aujourd'hui, en urbanisme, trop peu de place est laissée à l'expérimentation. Chabot préconise de « favoriser l'observation et l'expérimentation d'usage dans le but d'améliorer la qualité finale du projet pérenne (préfiguration des usages) » (2013, p. 48). Au-delà de la préfiguration d'un projet, j'y vois une manière de s'adapter constamment aux attentes. L'expérimentation peut prendre différentes formes et répondre à des enjeux aussi multiples que variés. Cette approche permet de faire advenir ou de tester des usages dans l'EP. Par son aspect réversible, elle autorise l'erreur. Il devient donc possible de prendre plus de risques car les incidences sont moindres.

En architecture comme en urbanisme, une tendance récente vise à exploiter l'existant et à en intensifier l'usage. Ces approches alternatives sont recensées dans la bibliothèque de données *Spatial agency*. Si elle reste marginale, cette tendance connaît toutefois un essor depuis une dizaine d'années, sous différentes appellations. Le collectif *Rebar*, basé à San Francisco, est considéré comme le pionnier du *Tactical urbanism*. En 2005, il a loué une place de stationnement, qu'il a transformé en parc public pendant quelques heures. L'action avait pour objectif de montrer le potentiel des espaces de stationnement à accueillir d'autres fonctions, qui transformeraient l'ambiance et l'image de l'EP. Le collectif se situe lui-même entre le design, l'art et l'activisme. Schum (2014, p. 2) parle d'*urbanisme éphémère* « lorsque l'on modifie momentanément un EP pour le détourner de son usage initial ou en renforcer la perception ou l'appropriation ». D'après l'auteur, « le rôle des pouvoirs publics est essentiel pour initier, faciliter, laisser émerger la créativité de l'urbanisme éphémère, source potentielle d'aménagements durables de qualité. Celui-ci présente de nombreux avantages, tels que de faire participer les habitants, de tester des solutions ou encore d'adapter l'usage de la ville aux temporalités (saisons, heures de la journée, jours de la semaine, etc.) ». Les qualités admises à ce type d'urbanisme sont notamment le caractère adaptable des solutions proposées, qui permet de faire avec l'incertitude, car : « l'urbaniste ne peut certainement pas toujours prévoir comment son aménagement pensé du territoire sera vécu, voire dénaturé ». La notion d'*acupuncture urbaine* est employée pour qualifier « le fait de réaliser, ponctuellement, sur des points névralgiques urbains, des installations temporaires » (Chabot 2013, p. 59). Initialement réalisée par des groupes de citoyens et/ou par des collectifs d'architectes et d'urbanistes, la pratique séduit de plus en plus les institutions. Les autorités s'y intéressent dans une volonté d'intégrer la population aux planifications.

4.1.2. CATÉGORISER LES INSTALLATIONS TEMPORAIRES

« The re-design processes can be thought of as analyses that are ‘accomplished through action, by staging, provoking or changing the situation’. »

Bendix Lanng 2015, p. 66

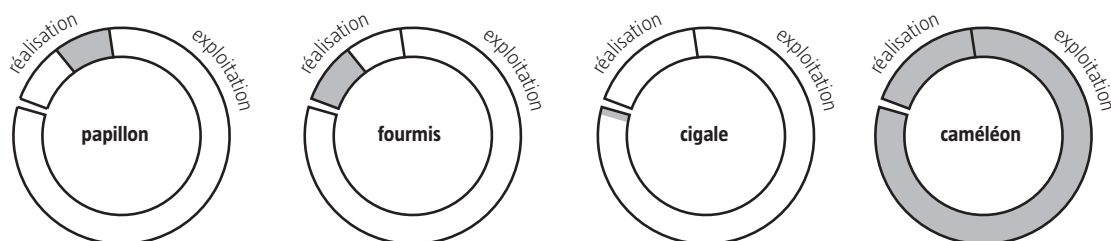
« La mise en place d’un aménagement temporaire permet de reconnaître, et de faire connaître, la qualité que possèdent certains espaces en ville à l’aide de relativement peu de moyens. » Chabot 2013, p. 66

La réalisation de projets *in situ* apporte des éléments utiles à la réflexion. Il est possible d’introduire de l’expérimentation à n’importe quel stade d’un processus de planification. Chabot a élaboré une catégorisation de l’inscription des installations temporaires dans les processus de planification. Celle-ci nous aide à distinguer les différents objectifs qui motivent des acteurs à se tourner vers l’urbanisme tactique.

L’aménagement *cigale* (fig. 4.3.) ou I.A.E. (Installation Artistique Éphémère), intervient avant le projet pour en donner l’idée, établir un programme, révéler de nou-

FIGURE 4.3.

Aménagements *papillon*,
fourmi, *cigale*, *caméléon*.
Perspectives d’action.
D’après Chabot 2013



velles valeurs d’usage. La démarche artistique en est le principe d’action. L’objectif est d’« améliorer temporairement la qualité d’usage d’un site, mais aussi, de déclencher des réflexions plus générales et de susciter des envies de la part de la population, sur le devenir d’un lieu ou d’un morceau de ville, en particulier » (ibid.). Dans ce cas, la « démarche [est] déconnectée d’un processus de conception et de développement lié à la réalisation d’un projet pérenne » (ibid.).

L’aménagement *fourmi* (fig. 4.3.) ou A.P.I. (Aménagement Pilote Intégré), permet de tester la pertinence d’un projet dessiné. Le test en est le principe d’action, à travers la co-conception et l’expérimentation d’usage (ibid., p. 62). La figure 4.4. illustre un aménagement *fourmi*. L’expérimentation a été un stade intermédiaire, qui vise à proposer un projet « définitif » le mieux adapté possible aux attentes des habitants. La rue, initialement en majeure partie vouée aux véhicules motorisés, est dans un premier temps fermée à la circulation automobile au moyen de pots de fleurs et de peinture au sol. Dans un deuxième temps, les installations éphémères laissent la place à un aménagement permanent où le partage modal est en faveur des modes doux. Ici, une intervention éphémère est préalable au réaménagement définitif de l’EP. Ainsi, le projet « pérenne » a pu être amélioré en fonction des observations faites au cours de la période de test.

L’aménagement *papillon* (fig. 4.3.) ou A.C.T. (Aménagements Compensatoires de Transition), vise à animer un espace pendant l’attente due aux délais d’obtention des autorisations de construire et durant la phase de chantier. Il s’agit de créer l’événement pour compenser le manque d’offre dû au chantier (ibid., p. 58).

FIGURE 4.4.

Un aménagement *fourmi*.
Times Square, New York City,
USA. <http://www.urb-i.com/new-york>, consulté le 26 mars 2017

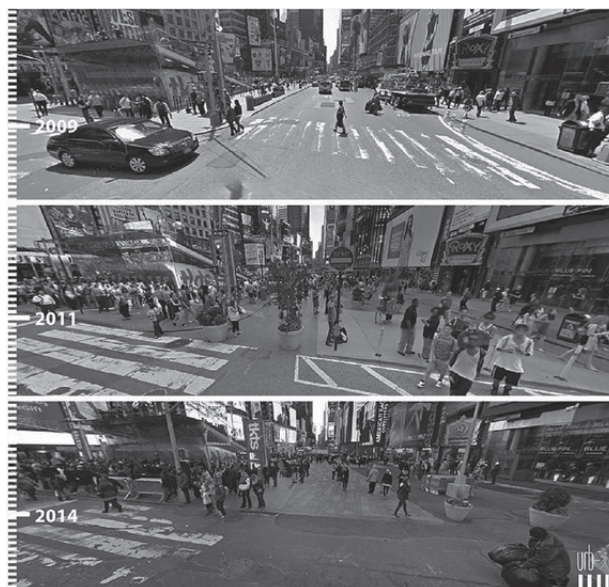


FIGURE 4.5.

Un aménagement *caméléon*
à Zurich. Google maps,
Büllingerplatz, Zurich, consulté
le 8 décembre 2016 et
prospectus des Flâneurs
d'Or 2017, Mobilité piétonne
suisse

Enfin, l'aménagement *caméléon* (fig. 4.3.) ou A.U.R. (Aménagement Urbain Réversible), est évolutif et flexible. Il peut être modifié à tout moment pour permettre une amélioration constante de l'offre. Il n'est donc jamais considéré comme achevé, c'est un processus. La réversibilité en est le principe d'action. Il s'agit de trouver un équilibre dynamique (ibid., p. 69). Sur la Büllingerplatz à Zurich, des pots de fleurs ont été installés par la Ville pour bloquer la circulation automobile sans entraver la circulation en modes doux. Cette intervention légère a été réalisée en réaction à un changement de contexte (l'ouverture d'une route de contournement a allégé signi-



ficativement la circulation sur cette place) (fig. 4.5.). La mise en place d'éléments légers est une opportunité d'adapter le lieu au nouveau contexte, de tester un plan d'occupation du sol et un rééquilibrage du partage modal de l'espace. En bloquant la circulation automobile sur une partie du rond point, les pots de fleurs donnent accès au centre du rond-point, qui devient accessible à de nouveaux usages (enfants qui y jouent, adultes qui s'assoient sur le rebord, etc.). L'intervention a un faible coût tout en étant réversible : il n'y a aucune modification de l'infrastructure, mais une intensification de l'usage de l'existant. Cette modification du schéma de circulation permet un changement de point de vue sur un espace existant et de nouvelles interprétations des possibilités qu'il offre.

Autre exemple d'aménagement caméléon : au centre de la ville de Bologne (Italie), un périmètre est rendu piéton tous les samedis (fig. 4.6.). Cette modification de l'environnement ne demande pas de transformation matérielle lourde : simplement poser des barrières mobiles pour empêcher l'entrée dans le périmètre des véhicules motorisés. Pourtant, elle engendre de nombreux phénomènes sociaux (concerts dans la rue, agrandissement des terrasses des cafés, stands de réparation de vélo, etc.), car les habitants perçoivent et saisissent des invites là où elles manquent le restant de la semaine. La route est habitée différemment, le temps d'une journée, et l'événement évolue avec le temps, dans son périmètre comme dans la nature des changements opérés ce jour-là.

FIGURE 4.6.

Un samedi à Bologne, Italie. Les routes, ouvertes à la circulation automobile six jours par semaine, accueillent chaque samedi une multitude d'autres activités.



Ces exemples de projets démontrent qu'il est possible d'utiliser les ressources existantes pour offrir de nouvelles invites. Nous allons voir que les deux cas d'étude qui ont fait l'objet d'expérimentations (présentés ci-après en 4.2. et 4.3.) se situent entre *papillon* et *fourmi*. Ils sont réalisés dans la *friche temporelle* (Chabot 2013) qui précède le début d'un grand chantier et visent à tester des usages qui pourraient prendre place dans l'EP.

4.1.3. SE DÉPLACER À LAUSANNE : ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

Les deux études de cas qui composent le corpus de cette troisième partie de la thèse prennent place dans l'agglomération lausannoise, cinquième ville de Suisse avec une population de 130 000 habitants environ (source : ONU).

Avant la démocratisation de l'automobile, la ville de Lausanne était riche d'un réseau de transports en commun (TC) important et étendu. Le LEB, mis en service en 1872

et toujours en circulation, relie le Gros-de-Vaud au centre-ville de Lausanne. Le Lausanne-Ouchy, premier funiculaire suisse, fut inauguré en 1877 et a été prolongé et transformé en métro en 2008 (ligne M2 du réseau de transports publics lausannois). Une ligne de tramway inaugurée en 1896 fut la première d'un réseau atteignant 66 km en 1930 et qui s'arrêta en 1964. Il a relié les différents quartiers de Lausanne et se prolongeait jusqu'à Renens. Ces infrastructures témoignent d'une logique d'agglomération de longue date. Elles servaient à la fois à transporter des personnes et des marchandises et ont progressivement été remplacées par des autobus et trolleybus à partir de 1930.

Parallèlement au développement de ce réseau ferroviaire, la ville développe un réseau routier important. Dès 1835, l'édification d'une ceinture routière est prévue, passant par le Grand Pont et le Tunnel de la Barre. Les trois ponts Bessières, Grand Pont et Chauderon connectent le centre-ville et en facilitent l'accès en automobile. Depuis le début du XX^e siècle, les rues s'élargissent pour accueillir le trafic automobile. En 1932, la Municipalité met au concours la révision du plan d'extension dont l'un des principaux buts est l'adaptabilité à la circulation automobile. En 1964, une autoroute relie Lausanne et Genève et à partir des années 1970, la dynamique urbaine s'étend vers les communes alentours qui connaissent alors un déploiement industriel, commercial et résidentiel très intense, impliquant une omniprésence de l'automobile pour se déplacer.

Suite à une période où la planification est exclusivement autour de la circulation automobile, une politique de développement et valorisation du réseau de TC est menée. Le TSOL (Tramway du Sud-Ouest Lausannois), tram-train de banlieue, est mis en service en 1991. Un projet de tram est à l'étude pour relier à nouveau Renens au centre-ville de Lausanne, le LEB va être rénové et sa cadence augmentée (ibid.). Une ligne de métro supplémentaire, le M3, va compléter l'offre de TC. Le PALM (Plan d'Agglomération Lausanne-Morges), entré en vigueur en 2007, atteste d'une volonté d'inscrire la ville de Lausanne dans une échelle plus large que les frontières de la commune, pour répondre avec d'autres communes aux enjeux actuels (site du Plan d'Agglomération Lausanne-Morges). L'agglomération compte 27 communes, 278 000 habitants (40 % de la population du Canton de Vaud) et 160 000 emplois (60 % des emplois du Canton) (source : Plan directeur communal. Cahier 1. Version pour examen préalable, novembre 2014, p. 31).

4.2. LAUSANNE GARE : UNE EXPÉRIMENTATION SUR LES PRATIQUES DE L'ESPACE PUBLIC

Les abords de la gare de Lausanne offrent le lieu d'un premier cas d'étude. Fin avril 2016, 23 étudiants des sections d'architecture, d'ingénierie civile et d'ingénierie de l'environnement de la faculté ENAC (Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit) de l'EPFL ont conçu des propositions d'amélioration puis les ont matérialisées. Leurs interventions sont restées en place plusieurs mois, ce qui a permis de constater leur pertinence par l'observation des usages des habitants. La particularité de l'exercice réside dans l'approche : il s'agit de révéler un potentiel existant mais non exploité, en réinterprétant les éléments présents (bordures de trottoir, barrières, rampes, etc.). À l'inverse d'une modification lourde, qui entraîne une consommation importante de ressources matérielles et énergétiques, des coûts importants et l'obtention de nombreuses autorisations, les étudiants testent l'échelle de la micro-intervention comme génératrice de changement. Après avoir montré en quoi cette approche permet d'accompagner l'évolution des pratiques d'un espace public (4.2.1.), je détaillerai le processus de mise en œuvre de l'UED (4.2.2.), avant d'établir les impacts des interventions sur les pratiques habitantes (4.2.3.).

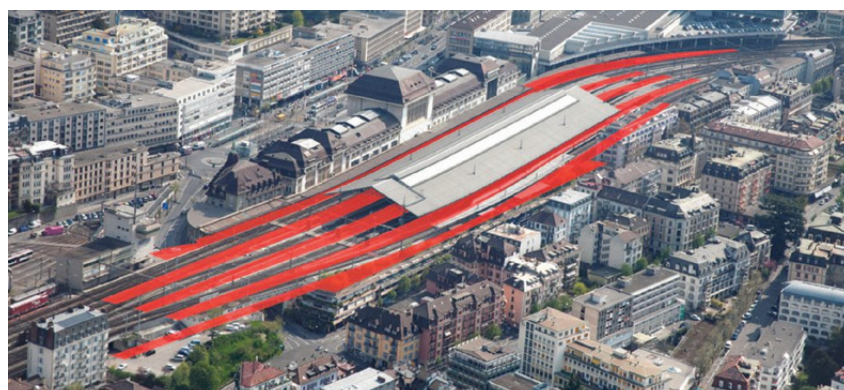
FIGURE 4.7.
Situation des deux cas d'étude



4.2.1. ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES D'UN ESPACE PUBLIC

Avant d'évoquer les apports de ce premier cas d'étude, revenons d'abord sur les caractéristiques de l'EP qui va être modifié. Situé à la sortie sud de la gare de Lausanne et à dix minutes à pieds du lac comme du centre-ville, le lieu sur lequel nous avons travaillé a un emplacement stratégique à l'échelle de la ville (fig. 4.7.). Il s'inscrit dans un tissu urbain dense, caractérisé par une ambiance de quartier, où les voyageurs côtoient riverains, artisans, petits commerçants, restaurants et cafés.

FIGURE 4.8.
Le projet Léman 2030,
agrandissement du nombre et
de la longueur des quais. CFF



Le site va connaître une mutation importante dans les prochaines années. Le projet *Léman 2030* (fig. 4.8.) vise à augmenter la fréquence et la capacité des trains entre Lausanne et Genève. Dans ce cadre, la compagnie ferroviaire CFF Infrastructures prévoit l'agrandissement de la gare de Lausanne (nombre et taille des quais, agrandissement des passages sous-voies, etc.).

Un centre commercial verra le jour, les transports publics lausannois projettent une nouvelle ligne de métro au départ de la gare et un pôle muséal est en cours de construction au nord de la gare, pour compléter l'offre de ce lieu pensé comme une nouvelle centralité à l'échelle de l'agglomération. Ces modifications vont avoir un impact sur les alentours de la gare, elles sont une opportunité de repenser les espaces publics alentours. La cellule *Pôle Gare* de la Ville de Lausanne est en charge de coordonner ces réaménagements (fig. 4.9.).

Que pourrait-il se passer de plus sur cette place ? Quel potentiel d'évolution réside dans les artefacts existants ? Comment ce lieu peut-il répondre aux problématiques environnementales, sociales et économiques actuelles ? Comment faire apparaître un programme qui corresponde aux attentes des habitants ? Comment l'identifier mais aussi comment le mettre en œuvre ? Ces questions sont celles que les étudiants ont dû se poser.

Après avoir pris conscience des enjeux du lieu et observé les usages actuels qui en sont faits, les étudiants ont conçu des éléments capables d'accompagner de nouvelles pratiques d'un EP existant. Peu chers, réversibles et rapidement mis en œuvre, leurs projets ont été conçus et réalisés dans l'EP où ils sont installés. En intervenant directement dans l'EP, nous avons un double objectif :

- améliorer l'EP actuel. Une planification étant en cours, la municipalité n'intervient plus dans l'immédiat pour améliorer l'état actuel du lieu. La nouvelle place est pourtant prévue pour 2025, donc neuf ans après le workshop, pendant lesquels il se passera encore un ou deux ans sans changement puis sept à huit ans de chantier. Les étudiants peuvent occuper cette friche temporelle en apportant des réponses immédiates aux problématiques de mobilité (circulation et stationnement dans les différents modes de transport, cohabitation entre les modes), mais aussi en invitant plus largement à voir et à utiliser l'espace différemment.
- réfléchir sur les usages de la future place, qui va faire l'objet d'un concours quelques mois après le workshop. Cette place ne naît pas d'une attente, mais plutôt d'une opportunité : la démolition d'un immeuble pour permettre l'agrandissement des voies CFF. Il s'agit d'en identifier le potentiel d'usage pour proposer un aménagement capable de soutenir les pratiques attendues par les habitants.

À ce double objectif s'ajoute un enjeu pédagogique, celui de transmettre aux étudiants que par des actions très simples et modestes, mais réfléchies et discutées, ils peuvent soutenir de nouvelles pratiques habitantes, tout en maintenant des coûts et une exploitation des ressources réduite. Les étudiants ont pour mission de transmettre leur interprétation des saillances existantes et de les transformer en invites, afin qu'elles puissent être saisies et devenir des prises.

4.2.2. PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX

Tout au long du processus, de multiples acteurs ont été mis en lien. Grâce aux modifications de l'EP, des acteurs institutionnels (Municipalité, CFF, EPFL) côtoient des habitants (riverains, passants, commerçants, etc.). Ceux qui ont joué un rôle dans le workshop et qui, par leurs paroles ou par leurs actes, ont eu une influence sur la transformation de l'EP sont recensés dans le tableau 4.2. La liste des acteurs du projet ne peut être exhaustive, car je n'ai pas connaissance des personnes grâce à qui, plus indirectement, nous avons pu intervenir dans cet EP lausannois. Toutefois, elle rend compte de la diversité et de la multitude d'intervenants concernés par la modification d'un EP en mutation.

a. Préparation du workshop

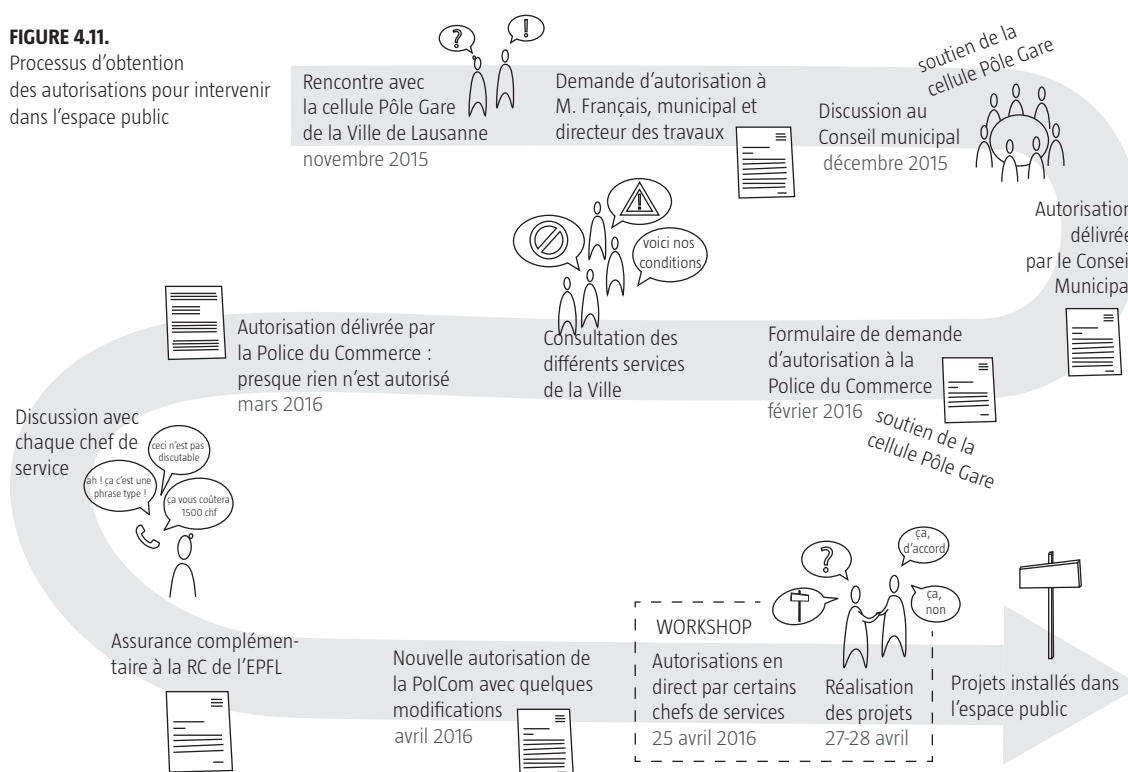
Une intervention sur l'EP lausannois implique avant toute chose l'obtention d'une autorisation de la part de la Ville. Parce qu'il se situe sur une zone qui va connaître de grands changements dans les prochaines années, notre périmètre d'intervention est très sensible politiquement. Ainsi, en plus de l'indispensable autorisation de la Police du Commerce (PolCom), le Conseil Municipal a dû se prononcer en faveur du

projet. Finalement, trois autorisations officielles se sont succédées : la première du Conseil municipal et les deux suivantes de la PolCom (fig. 4.11.). La PolCom a centralisé les contraintes données par les différents services (Parcs et domaines, Propreté urbaine, Architecture, etc.), qui veillent chacun au respect des intérêts des habitants (des pompiers, restaurants qui ont une terrasse, etc.). La figure 4.12. montre qu'avant le workshop, le nombre d'échanges avec cet organe de la Ville est bien plus important qu'avec les autres. Discussions de vive voix et documents officiels sont les deux éléments qui ont fait avancer le processus d'obtention des autorisations. Le soutien de la cellule *Pôle Gare*, que ce soit auprès du Conseil Municipal, puis auprès de la PolCom, a été décisif pour l'obtention des autorisations.

TABLEAU 4.2.
Les acteurs du premier
cas d'étude

ORGANISATION	SERVICE	INTERVENTION		
		AVANT	PENDANT	APRÈS
Ville de Lausanne	Pôle Gare	V		V
		V	V	V
	Conseil municipal	V		
	Police du Commerce	V		
	Service Propreté urbaine	V	V	
	Service Signalétique	V	V	V
	Service Parcs et domaines	V		
		V		
		V		
	Service d'Architecture	V		
	Service d'Electricité	V		
CFF Infrastructure	Communication	V	V	V
	Architecture		V	
CFF Immobilier	Responsable de la Gare de Lausanne		V	
	Concierge		V	
EPFL	Juriste	V		
	Sections Génie Civil, Architecture et Environnement		V	
	Coordinatrice et responsable du workshop	V	V	V
	Responsable du workshop	V	V	
	Intervenant externe	V	V	
	Intervenants externes : Collectif ETC		V	
			V	
	Intervenants externes : Urbaplan	V	V	
Usagers	Voyageurs		V	V
	Passants		V	V
	Commerçants		V	V
			V	
			V	
			V	
	Riverains		V	V
				V
	Maison de quartier sous-gare			V

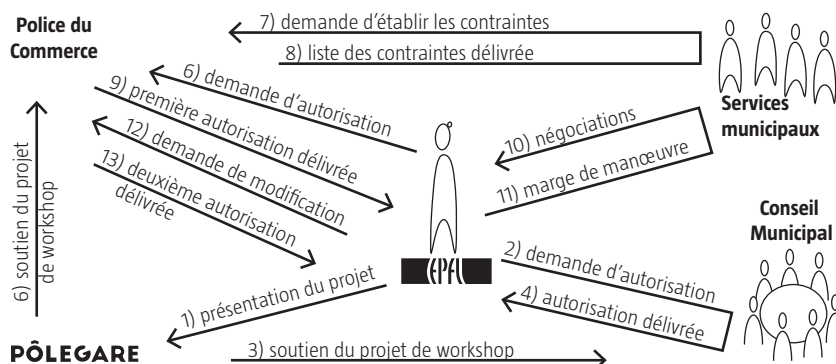
FIGURE 4.11.
Processus d'obtention
des autorisations pour intervenir
dans l'espace public



Habituellement, pour intervenir dans l'EP lausannois, il est nécessaire de présenter, plusieurs semaines à l'avance, des dessins détaillés du projet prévu. La particularité de notre approche est que la conception des installations se fait en même temps que leur réalisation et que leur installation dans l'EP. Ainsi, il n'est pas possible de fournir à la PolCom de description détaillée de ce qui va être réalisé. Les différents services ont transmis leurs contraintes et la PolCom nous a fourni un document qui les listait. Après lecture du document, je réalise qu'en tenant compte de l'intégralité des contraintes énoncées, la marge de manœuvre pour intervenir dans l'EP est très mince (pour ne pas dire inexistante). J'entreprends donc de contacter une à une les personnes dont les coordonnées sont transmises dans le formulaire d'autorisation. En revenant au cas par cas sur les différentes interdictions, il m'est possible d'entrevoir un champ des possibles un peu plus grand. L'accueil fait à mes demandes contraste avec la rigidité apparente de l'autorisation écrite. En faisant preuve de bon sens, certaines directives peuvent être interprétées pour agrandir les possibilités d'action. Toutefois, ce ne sont là que des affirmations orales. Je renvoie donc à la PolCom une liste des modifications qui apporterait plus de souplesse. Suite à cela, une deuxième autorisation de la PolCom est délivrée le 25 avril, plus précise et adaptée à notre démarche. Elle fait « suite aux contacts que [j'ai] effectués avec les services communaux » (extrait de l'autorisation). Malgré tout, la liste est longue des points qui avaient été négociés oralement et qui apparaissent sans modification dans le document. À l'inverse, certaines contraintes sont levées sans que je n'en aie explicité la demande. Le document précise que « la Ville de Lausanne ne porte aucune responsabilité sur les dégâts qui pourraient être occasionnés sur les réalisations et ne prendra aucune mesure visant à les prévenir ». Parmi les modifications du formulaire, le service de la propreté urbaine ajoute un état des lieux, qui « devra être effectué avant et après la manifestation ». Le paragraphe précisant que nous ne pouvons pas arrimer les installations par plantation de fiches ou piquets est retiré. Le point demandant une autorisation dix jours en avance pour toute utilisation du mobilier urbain est maintenu, ce qui rendrait impossible la réalisation des projets des étudiants, conçus et installés presque simultanément. Dans la première autorisation,

il était mentionné que « le site doit être en tout temps accessible aux machines de nettoyage et de lavage ». Ce point a disparu dans la deuxième autorisation, sans que nous n'en ayons fait la demande. L'interdiction de réaliser tout marquage au sol a également disparu, alors même que notre interlocuteur téléphonique sur le sujet avait catégoriquement maintenu l'interdiction. Certains services municipaux (propreté urbaine et signalétique), n'ayant pas réussi à définir par écrit l'ensemble des contraintes à respecter, proposent de passer discuter avec les étudiants au cours du workshop pour contrôler si les projets en cours tiennent compte des contraintes. Ce principe d'autorisations « en temps réel » par des chefs de service démontre le caractère exceptionnel de notre demande.

FIGURE 4.12.
Jeux d'acteurs en amont
de la semaine



Agir dans l'EP, avec des étudiants (plutôt que des entreprises qualifiées), puis laisser des installations pendant plusieurs mois, pose plusieurs questions quant aux responsabilités. En accord avec la cellule *Pôle Gare* de la Ville de Lausanne, nous avons jugé que la valeur des structures ne nécessitait pas qu'elles soient assurées. Les étudiants étaient couverts par leurs assurances responsabilité civile. Il s'agissait d'assurer les éventuels accidents qui pourraient être causés par les installations. Pour l'assureur, il ne semble pas exister de terme pour qualifier l'expérimentation s'inscrivant dans un processus de planification. Nous avons donc présenté les installations comme une exposition de travaux d'étudiants, et pas comme du mobilier urbain éphémère, prenant ainsi une distance par rapport au travail des professionnels. La responsabilité civile (RC) de l'EPFL a couvert les dommages qu'auraient pu causer nos transformations de l'EP.

b. Déroulement du workshop

¹ Plus d'informations sur : www.museomix.org

² Plus d'informations sur : garemixsaintpaul.grandlyon.com

Le déroulement de la semaine est inspiré du concept *Muséomix*¹, qui propose à des équipes pluridisciplinaires de réinventer un espace muséal en l'espace de trois jours, avant de l'ouvrir au public. Le concept a été réinterprété dans une gare à Lyon en 2015 à l'occasion d'un événement intitulé *Gare Remix*², qui invitait à porter un nouveau regard sur le hall de la gare Saint-Paul en le considérant comme un lieu d'escalier plutôt que de le réduire à un espace de passage. Nous avons passé la semaine entière dans l'EP que nous allions modifier. Les jours de travail se sont déroulés comme tel :

- Lundi : prise de connaissance du site, diagnostic et observation
- Mardi : conception des projets par groupes
- Mercredi : construction des projets
- Jeudi : installation des projets, inauguration (mise à disposition du public)
- Vendredi : discussion et débriefing sur les enseignements à tirer de l'expérience en présence d'acteurs du projet (réaffectation de la place de la gare de Lausanne dans le cadre de Léman 2030).

TABEAU 4.3.
Les projets du premier cas
d'étude

Les étudiants ont réalisé quatre projets qui invitent chacun à regarder différemment l'EP. Les projets ont été conçus librement par les étudiants, à l'intérieur du cadre défini par les contraintes de l'autorisation. Les quatre propositions sont décrites dans le tableau 4.3.

	MEMBRES DU GROUPE, SECTION	NATURE DU PROJET	OBJECTIF(-S) DU PROJET
SIGNALÉTIQUE	Loïc Cao, architecture (AR) Florence Nyffeler, AR Francesca Bianchi, AR Madeline Pugin, Génie Civil (GC)	Installer des panneaux indiquant des extraits d'anecdotes, des lieux ou événements à proximité, des caractéristiques de l'endroit.	Matérialiser l'immatériel : le vécu du quartier.
ASSIS AU BOUT DE LA FICELLE	Yasmin Sgroi, AR Nicolas Mariller, GC Chloé Lafaye, GC Amaury Villien De Gabiole, AR Daniela Lopes Penalzoa, AR Florent Dubois, AR Loïc Godon, AR Camille Wetzel, AR	Création d'un belvédère : installation d'un gradin dans la grande arche du mur de soutènement des quais de la gare. Projet installé sur le domaine des CFF (pas sur l'espace public communal).	Révéler un potentiel jusqu'ici invisible, ou en tous cas non exploité : le paysage. S'ancrer dans l'échelle territoriale en proposant une fin à la promenade de la ficelle. Symboliser l'articulation entre la gare et le lac.
HEXAGONIA	Melchior Deville, AR Yasmine El Karmoudi, AR Alexandra Fuchs, AR Andrea Quilici, Science et ingénierie de l'environnement (SIE) Yann Salzmänn, AR	Conception et construction d'une matrice qui entoure les jardinières existantes, et à laquelle s'accrochent des invites à différents usages, dépendant de l'emplacement de la jardinière : une table haute à la sortie d'une brasserie, pour permettre de poser son verre lorsque l'on sort fumer, utilisée également pour travailler debout ; deux bancs, dont l'un en face d'une sandwicherie.	Mettre en valeur l'action de l'association <i>Les incroyables comestibles</i> , déjà présente sur le site. Recouvrir de bois les jardinières en béton jugées inesthétiques par des habitants. Inviter les passants à réaliser des pratiques sollicitées par des habitants.
SALLE D'ATTENTE DÉLOCALISÉE	Bérénice Aubry, AR Emile Barbe, SIE Nicolas Goulpié, AR Laetitia Hourse, GC Ivan Maeder, SIE Kevin Lao, GC	Construction d'une fausse salle d'attente CFF autour d'un banc existant.	Réagir au projet d'agrandissement de la gare de Lausanne (pas d'assises prévues sur les quais, attente dans les souterrains, en consommant dans les commerces du nouveau centre commercial). Signifier la possibilité d'attendre son train dans l'espace public adjacent à la gare.

Pendant la semaine de workshop, le chef du service Signalétique est venu sur place pour contrôler les emplacements et le contenu textuel des panneaux (projet *Signalétique*, fig. 4.13.). Le projet *Assis au bout de la ficelle* étant situé sur le domaine des CFF, nous avons obtenu un accord oral pour y construire le gradin en bois. Le projet *Hexagonia* n'a pas été dessiné à l'avance, la conception et la construction se sont faites en parallèle (fig. 4.16.). Le projet s'est défini au fur et à mesure de sa réalisation, en fonction des informations glanées auprès des passants, professionnels, riverains, commerçants, etc., dont la curiosité est aiguë par la présence du chantier ouvert. *La salle d'attente délocalisée* a occupé une surface importante d'EP pendant la construction (fig. 4.14.). Un incident (un passant a traversé le chantier, est tombé et s'est blessé légèrement) a induit une privatisation d'une partie du domaine piéton par des rubans de chantier.

FIGURE 4.13. (GAUCHE)
Installation du projet
Signalétique

FIGURE 4.14. (DROITE)
Construction de la
Salle d'attente délocalisée



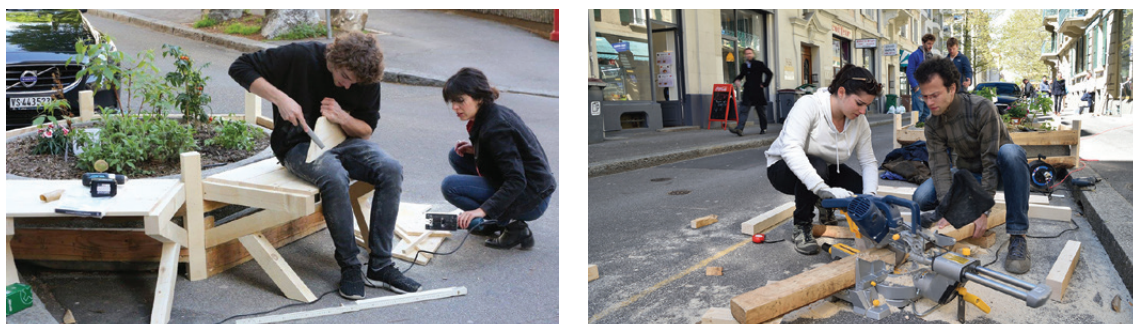
Le Dr Riccardo Scarinci, ingénieur transport et post-doctorant au laboratoire TranspOr de l'EPFL et le Dr Luca Rossi, ingénieur en environnement, chargé de cours à l'EPFL et spécialiste en hydrologie urbaine, ont encadré les étudiants sur des problématiques environnementales et de mobilité. Marianne Baudat, de la cellule *Pôle Gare*, est venue expliquer les enjeux du site pour la ville de Lausanne. Anouk Ferrario, cheffe de projet chez CFF Infrastructure, a présenté devant les maquettes du projet *Léman 2030* les enjeux pour les CFF. Enfin, Oscar Gential, urbaniste à l'agence Urbaplan, a proposé une balade pour communiquer aux étudiants les résultats du diagnostic des EP autour de la gare, qu'il a mené avec le géographe Laurent Matthey de l'université de Genève (Gential et Matthey 2015). Des architectes du collectif ETC qui pratiquent l'acupuncture urbaine ont aidé les étudiants à transformer leurs idées en propositions concrètes, constructibles en deux jours et capables de tenir plusieurs mois dans l'EP. Certains des acteurs locaux sont intervenus à plusieurs reprises au cours de la semaine de workshop.

FIGURE 4.15.
Construction du projet
Assis au bout de la ficelle



Trois des interventions se trouvent hors du périmètre d'autorisation (que j'ai dû définir à l'avance), et une quatrième est sur une parcelle appartenant aux CFF (fig. 4.15.), accessible au public mais n'est pas soumise aux mêmes règles qu'un EP. Les projets ne sont pas en tous points conformes à l'autorisation de la PolCom. Parmi les nombreuses contraintes posées par les services de la Ville de Lausanne, certaines ont été remises en question par les étudiants, jugées désuètes ou inadaptées au contexte. En agissant dans l'EP, les étudiants questionnent les règles et les interprètent. Lorsqu'ils comprenaient la raison d'être d'une règle, il leur était beaucoup plus évident de la respecter. Il y a donc un enjeu à bien communiquer sur les objectifs de chaque règle et de chaque norme avec tous les acteurs.

FIGURE 4.16.
Construction du
projet *Hexagonia*



c. Conséquences et suites

L'autorisation d'installer des projets d'étudiants dans l'EP prenait fin en septembre 2016, après cinq mois de test. À cette date certains éléments qui posaient problème avaient déjà été démontés, d'autres ont pu rester plus longtemps. La majorité du bois a été donnée à la FASL (Fondation pour l'Animation Socioculturelle Lausannoise), qui l'utilise pour d'autres constructions dans les quartiers de Lausanne. Le reste a été recyclé.

- Signalétique (fig. 4.17.)

Sur demande du service Signalétique, certains panneaux ont été démontés quelques jours après l'installation (moins d'une semaine) : ceux qui étaient accrochés sur un mobilier urbain public et/ou qui étaient trop proches de panneaux de signalétique officiels. Les panneaux accrochés sur le domaine privé peuvent rester installés. L'un d'eux est toujours en place 18 mois après le workshop : « bonjour ! » placé à la sortie de la gare, pour symboliser le caractère du quartier (beaucoup de gens se connaissent et se saluent dans la rue).

FIGURE 4.17.

Le projet *Signalétique*



- Assis au bout de la ficelle (fig. 4.18.)

Le gradin a été très utilisé à toutes heures, signe qu'il correspond à une demande. Des déchets s'y amassent très vite (cannettes de bière, paquets de bonbons, papiers de *fast food*, etc.). En journée, des personnes s'y installaient pour lire ou pour leur pause déjeuner, mais les seringues et préservatifs laissés sur place témoignent d'une autre activité la nuit. Malgré les nettoyages fréquents effectués par les CFF, des déchets s'accumulaient vite et le mobilier était de plus en plus dégradé. Face à ces constats, les CFF démontent la structure un mois avant la date prévue. C'est la seule structure qui était isolée et située dans un endroit délaissé et dégradé (présence de déchets avant notre arrivée).

FIGURE 4.18. (GAUCHE)

Le projet *Assis au bout de la ficelle*

FIGURE 4.19. (DROITE)

Le projet *Hexagonia*



- Hexagonia (fig. 4.19.)

Des éléments de ces projets ont été repris dans des projections de la future place proposées lors de l'exposition *Regards en place* (organisée par le Pôle Gare). Tous les éléments sont très utilisés et ne connaissent aucune détérioration : il y a des traces d'usage, mais ils ne sont pas tagués ni cassés. Leur démontage a pu être reporté car les installations étaient bien intégrées et de faible emprise sur l'EP. Pendant le démontage, plusieurs passants s'arrêtent, certains se souviennent, nostalgiques, des étudiants qui ont construit, d'autres demandent pourquoi on démonte ou regrettent de perdre ces invites. Les traces qui restent au sol après le démontage témoignent de la forte fréquentation de ces éléments. L'idée d'une matrice en bois qui habille les jardinières en béton est gardée pour être reprise à d'autres endroits de la ville.

- Salle d'attente délocalisée (fig. 4.20.)

Petite polémique au sein des CFF : l'utilisation du logo de la compagnie ferroviaire par les étudiants fait débat. L'installation est très utilisée, certaines fois par des personnes avec des valises, signe que l'invitation à y attendre son train est saisie par des habitants. Quelques rares signes d'appropriation (autocollants, écritures sur le panneau d'horaires) sont observables, mais aucune dégradation n'est à déplorer. Les minces ficelles qui imitent les vitres d'une salle d'attente sont restées intactes pendant les cinq mois où la structure était en place.

FIGURE 4.20.
Le projet *Salle d'attente délocalisée*



Les transformations apportent une amélioration immédiate de la qualité de l'EP. En même temps, elles viennent nourrir le projet de réaménagement coordonné par le *Pôle Gare*. En habitant le site pendant une semaine, les étudiants obtiennent toutes sortes d'informations sur la réaction des usagers par rapport aux changements à venir et les attentes qu'ils nourrissent pour ce lieu. Ce diagnostic « sensible » est communiqué à la cellule *Pôle Gare*, qui l'intègre au cahier des charges du concours pour le réaménagement du lieu. Ainsi, l'expérimentation a pu créer de la connaissance.

4.2.3. IMPACT SUR LES PRATIQUES HABITANTES

Quels sont les apports de ce premier cas d'étude ? Est-ce que la mise en œuvre de l'UED permet de définir si c'est un mode opératoire capable de répondre aux attentes des habitants ? Cette première expérience de mise en œuvre de l'UED précise les contours de la pratique. Différents points apparaissent comme des pistes à creuser.

a. Entre autorisations et actions

La recherche par la pratique exige de se confronter à la complexité de situations « réelles ». De là apparaissent des informations nouvelles. Le passage des autorisations à l'action est particulièrement révélateur d'enjeux. Modifier l'EP implique par essence de multiples acteurs. La municipalité en est l'organe régulateur, mais j'ai pu constater qu'elle n'est pas une entité homogène. Les acteurs la représentant peuvent avoir des intérêts divergents, donnant lieu à une négociation en interne.

Les autorisations qui ont posé le plus de difficultés d'obtention concernent ce qui occupe matériellement le moins d'espace : la signalétique. Le chef du service signalétique et la cheffe du projet *Pôle Gare* avancent les arguments de la sécurité et du danger pour justifier l'interdiction de placer des panneaux à certains endroits. Interdiction d'autant plus forte lorsque l'emplacement est situé dans l'EP, sur un élément de mobilier urbain. Là, le contrôle est extrêmement strict et intransigeant : nous avons dû démonter certains panneaux seulement quelques jours après les avoir installés. Lorsque l'emplacement est sur un bâtiment privé, l'interdiction est moins drastique,

mais tout de même très présente, car la municipalité contrôle ce qui est montré depuis le privé vers l'EP. Ces panneaux ont pu rester en place plusieurs semaines s'ils ne se trouvaient pas à proximité de panneaux officiels. Le contenu textuel a également fait l'objet d'un contrôle minutieux par le chef du service Signalétique.

Les zones sur lesquelles nous étions autorisés à intervenir étaient exclusivement celles réservées aux piétons. Tous les espaces de circulation et stationnement de véhicules motorisés (parking à deux roues, aire de taxi, etc.) sont restés intouchables : impossible d'occuper une place de stationnement ni d'intervenir sur la chaussée. Ces règles témoignent de la valeur presque sacrée des espaces dédiés à l'automobile dans l'EP. Nous verrons dans le deuxième cas d'étude que cela dépend grandement des règles et volontés politiques de chaque commune.

La démarche menée pour ce workshop — que ce soit en amont, pendant la semaine et après — crée un précédent. L'autorisation octroyée par la PolCom d'installer, dans l'EP, des constructions dont ni la forme ni l'emplacement exact ne sont connus, a ouvert une porte vers une nouvelle façon d'intervenir dans l'EP. Cette expérience montre que l'expérimentation pourrait permettre la réalisation de projets plus spontanés et innovants et donc de contribuer à véhiculer progressivement une nouvelle image des EP lausannois, vivante et inclusive envers la population.

b. Modifier l'espace public pour générer du dialogue

Les modalités d'une coproduction de l'aménagement d'un EP résident dans la mise en lien entre les acteurs. Pour cela, différents dispositifs ont été mis en œuvre pour maximiser les interactions entre les étudiants et les autres habitants (riverains, commerçants, touristes, et autres passants). L'instauration d'un dialogue a eu plusieurs avantages. Cela a permis d'informer les habitants des changements à venir, de connaître leurs réactions par rapport à ces derniers, mais aussi de récolter des informations sur leurs attentes et envies. En étant présents dans la rue toute la semaine, les étudiants ont suscité la curiosité des passants et généré des discussions entre habitants. Les occasions n'ont pas manqué pour discuter de l'aménagement présent et futur de l'EP. Ces différents moments sont autant d'occasions de discuter d'un EP, et donc de lancer une réflexion large auprès de toutes sortes d'acteurs.

- le chantier ouvert a été l'occasion de signifier à tous les passants qu'un changement allait avoir lieu à cet endroit. En perturbant le quotidien des passants par la mise en place des outils et du matériel de construction à même l'espace où les installations resteront, nous aiguisons la curiosité et provoquons des discussions informelles. La concertation du public se fait donc spontanément : nous avons interagi avec un grand nombre de passants pendant les jours de construction. Ils ont ainsi eu l'occasion de donner leur avis sur ce qui était en train d'être construit, mais aussi d'obtenir des informations sur les projets *Léman 2030* et *Pôle Gare* dans lesquels s'inscrit le workshop.
- une inauguration a permis aux habitants « constructeurs » (les étudiants) de remettre officiellement au public les installations. L'événement symbolise l'entrée de ces nouveaux éléments dans les pratiques habitantes et donne l'occasion aux étudiants d'expliquer leur démarche à tous les passants intéressés.
- un débat organisé à l'EPFL, dix jours après la semaine de workshop, fut une opportunité d'approfondir la réflexion sur les enjeux soulevés par les projets réalisés. Les parties prenantes de cet EP ont été conviées : commerçants, riverains, municipalité, CFF, associations du quartier. Des représentants de ces groupes étaient présents pour défendre leurs intérêts respectifs et réfléchir ensemble aux problématiques du site.

- la mémoire joue un rôle pendant les quelques mois où les projets sont en place, mais aussi après, une fois qu'il n'en reste plus qu'un souvenir. Ceux qui en ont vécu la construction deviennent alors les porte-parole des projets, se les appropriant ou non, et modifiant éventuellement les récits que les étudiants leur ont donnés. Les installations perturbent les habitudes, provoquant des questionnements. Ainsi, des discussions se perpétuent entre ceux qui connaissent l'origine des installations éphémères et ceux qui les découvrent. Les installations tissent un lien entre le présent et le projet planifié. La transition devient un moment à part entière.

c. Initier un changement progressif

Le volume de la place des Saugettes n'apparaîtra qu'après la démolition d'un bâtiment. Pourtant, il a été possible, par l'expérimentation *in situ*, d'initier un changement progressif dont les usagers actuels du site sont des acteurs. Plutôt que de considérer le réaménagement comme une étape, nous proposons de la voir comme un processus nourri d'une multitude d'étapes. Les projets développés par les étudiants n'ont pas la prétention de se revendiquer comme « la » solution pour ce lieu. Nés de la collaboration entre de futurs architectes et ingénieurs en environnement et génie civil, ce sont des *propositions* faites aux habitants. Elles visent à dévoiler un potentiel perçu par les étudiants, à inviter les habitants à changer de regard sur un endroit considéré par beaucoup d'habitants comme dépourvu de qualités. Les projets révèlent le potentiel de l'EP en question, ils sont considérés comme un « vent de fraîcheur » par la municipalité, qui établit le cahier des charges du concours pour l'aménagement de la future place.

Construites et conçues sous le regard de tous, les installations intègrent les remarques des passants. Ainsi, elles sont ajustées aux attentes et peuvent naturellement s'inscrire dans les pratiques habitantes. Les assises installées dans des lieux qui jusqu'ici n'offraient pas la possibilité de s'asseoir ont immédiatement été prises d'assaut par les passants. Dès leur achèvement, elles ont témoigné d'une fréquentation intense, signe qu'elles ont permis à des comportements jusqu'ici entravés de se réaliser.

Cette expérience témoigne de la possibilité de la co-fabrication d'un EP par des liens entre ses habitants (riverains, commerçants, passants, etc.), des personnes externes au lieu et spécialisées dans l'aménagement (l'équipe pédagogique et les étudiants de la faculté ENAC de l'EPFL, futurs architectes et ingénieurs civils ou environnement) et des équipes de professionnels de la planification qui travaillent sur le site (*Pôle Gare, Léman 2030*). Les étudiants ont su croiser les enjeux communiqués par les professionnels et ceux perçus en habitant le site pendant quelques jours. Ils ont décelé un potentiel jusqu'ici invisible, qu'ils ont révélé au moyen d'artefacts matériels. Les installations sont à la fois la matérialisation des envies exprimées par des habitants et l'expression des enjeux du site. Après le passage des étudiants, l'EP invite à de nouvelles pratiques : attendre son train dans un lieu convivial, profiter de la vue sur le lac, s'asseoir pour manger un sandwich acheté dans un commerce adjacent, etc. Les projets réalisés dans le cadre du workshop sont utiles pour leur fonction de banc, table, etc., et témoignent en même temps d'un changement à venir. Ils invitent à réfléchir à ce qui doit être intégré au projet « définitif » qui fera l'objet d'un concours d'architecture. Les installations ne sont pas une fin en soi, mais plutôt des propositions qui créent le débat. Ce workshop a été l'occasion de tester un moyen de définir un programme qui soit adapté aux habitants d'un EP (riverains, passants, commerçants, etc.), tout en répondant aux enjeux globaux du lieu (son statut, les flux qui le traversent, etc.) : par le test « grandeur nature », nous avons pu concilier des intérêts individuels et l'intérêt général dont la municipalité est garante.

Bien que l'EP modifié par les étudiants soit situé à côté d'une gare, leur impact sur les pratiques de mobilité est faible. En effet, les autorisations ne concernaient pas la chaussée ni les places de stationnement de véhicules, et aucun bus ne traverse cet espace. Notre marge de manœuvre sur les flux de piétons et de cycliste était également très faible.

4.3. RENENS GARE : UNE EXPÉRIMENTATION SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Le deuxième cas d'étude permet de creuser les pistes ouvertes par le premier. À nouveau situé à proximité d'une gare, l'espace public connaît cette fois un changement de régime de circulation, ce qui impacte les pratiques de mobilité pour tous les usagers, quel que soit leur mode de transport. Là encore, l'urbanisme de l'entre-deux est mis en œuvre pour opérer ce changement. En mai 2017, pendant une semaine, une vingtaine d'étudiants des sections Architecture, Génie Civil et Environnement de l'EPFL ont transformé la place de la Gare Sud de Renens (VD) en zone de rencontre temporaire (ZdRt). Je présenterai d'abord le contexte (4.3.1.), puis le processus de mise en œuvre (4.3.2.) et enfin une étude de l'impact des modifications effectuées (4.3.3.).

Zone de Rencontre (ZdR)

En Suisse, régime de circulation impliquant une limitation de vitesse à 20 km/h et une priorité donnée aux piétons. Entrée il y a 15 ans dans la loi suisse, ses objectifs, avant l'apaisement de la circulation, sont de faciliter les interactions entre individus et d'enrichir les utilisations de l'espace public.

Les interfaces de transport sont des lieux où les courts-séjours sont fréquents, et l'attente d'un bus ou d'un train sont autant de moments qui peuvent devenir du temps « utile » selon les possibilités offertes par le lieu. Par une approche de test *in situ*, nous travaillons simultanément sur les aspects de mobilité et d'aménagement de l'EP, tout en intégrant la population à la planification en cours.

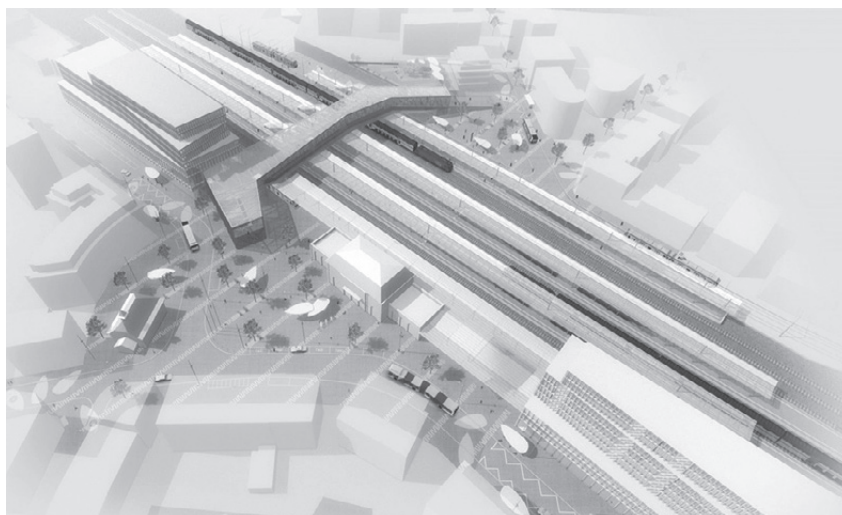
4.3.1. ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ

La place de la Gare Sud est à cheval entre les communes de Renens et Chavannes. Elle fait partie du périmètre d'un contrat de quartier intercommunal débuté en 2016. Située au sud de la gare de Renens (VD), elle est une interface de transport très fréquentée. Environ 13 000 véhicules et le double de piétons s'y croisent chaque jour, et ces chiffres sont en constante augmentation. Incluse dans le périmètre du SDOL³ (Stratégie et développement de l'Ouest lausannois), elle va connaître une mutation importante dans les prochaines années. La gare de Renens est inscrite dans le projet *Léman 2030*, qui vise à intensifier le trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève. Dans ce cadre, elle est en plein chantier d'agrandissement (passage sous-voie élargi, construction d'un nouveau quai, etc.). Affectés par les chantiers, les alentours de la gare sont eux aussi repensés. Le bureau Farra Zoumboulakis et associés a gagné en 2007 le concours de réaménagement de la zone avec une proposition appelée *Rayon Vert*, qui prévoit le réaménagement des places de la Gare Sud et Nord et la construction d'une passerelle au-dessus des voies ferroviaires pour les relier (fig. 4.21.). Le projet est planifié pour arriver à terme en 2020. En 2013, l'ancien rond-point qui occupait la place de la Gare Sud est devenu une priorité de droite, qui va passer en zone de rencontre (ZdR) (limitation à 20 km/h et priorité aux piétons) d'ici 2020, en gardant le tracé routier actuel. La passage en ZdR répond à l'objectif de diminuer le trafic de 30 à 50 %.

³ Sur délégation des 8 Communes de l'Ouest lausannois, l'entité SDOL élabore une vision et une planification globales du développement régional.

FIGURE 4.21.

Image de la place de Renens Gare Sud après réalisation du projet Rayon Vert. Farra et Zoumboulakis



Comme dans le premier cas d'étude, par la mise en œuvre de l'UED, nous avons le double objectif d'apporter une amélioration immédiate de la qualité de l'EP et de donner des éléments de réflexion au projet planifié. La mise en place d'une ZdRt (sans modification de l'infrastructure) permet une transformation progressive de l'espace, dont l'enjeu est d'accompagner l'évolution des pratiques de mobilité.

4.3.2. PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX

Passants qui traversent la place, services municipaux qui l'entretiennent, architectes-urbanistes qui en planifient le réaménagement, tous ont été mis en lien à travers la modification de l'EP. Parce que nous intervenions aussi sur la chaussée, le processus de mise en place de la ZdRt a impliqué un plus grand nombre d'acteurs que dans le premier cas d'études. La police de l'Ouest lausannois et la compagnie de transports publics ont notamment été des acteurs de la transformation.

a. Préparation du workshop

La première prise de contact avec la municipalité de Renens date du mois d'octobre 2016. Une rencontre avec le chef de projet Gare de Renens du Service Urbanisme et Travaux de la Ville a lancé la collaboration : nous allions pouvoir opérer des modifications de l'EP autour de la Gare de Renens. Le chef de projet nous a directement informés du passage en ZdR (vitesse limitée à 20 km/h et priorité aux piétons partout sur la chaussée) de la place de la Gare Sud, prévu pour la fin des travaux. À ma proposition de mettre en place une ZdRt, le chef de projet est intéressé, mais il juge que les délais sont trop courts. À ce moment-là, un recours sur le projet est en cours de traitement et le tribunal fédéral ne donnera sa décision que quelques jours avant le début de notre semaine de workshop.

« Je trouve que ce serait une bonne opportunité de mettre en place cette zone 20 avant la fin des travaux et habituer les utilisateurs à se respecter mutuellement et surtout accompagner la démarche d'une façon plus ludique. Ça pourrait très bien être un sujet pour 2018. » Pascal Grütter, chef de projet Gare de Lausanne pour la Ville de Renens, novembre 2016.

Au mois de mars 2017, le chef de projet me recontacte pour m'annoncer que le tribunal fédéral a débouté le recourant, la place de la Gare Sud va donc devenir une ZdR à la fin des travaux de réaménagement prévus pour 2020. Il me propose de

travailler avec les étudiants sur la transformation de la place en ZdR temporaire, afin de permettre aux usagers de s'habituer au futur régime et de voir comment ils se comportent. La Police de l'Ouest Lausannois est directement intégrée à l'équipe de suivi du projet (avec le chef de projet, une élue de Renens et moi-même comme représentante de l'EPFL), afin d'établir ensemble la faisabilité et les conditions de mise en place d'une ZdR temporaire par des étudiants de l'EPFL. Nous obtenons l'autorisation de l'OFT (Office Fédéral des Transports) pour un test d'un mois. Cela sera la seule autorisation écrite dont nous disposerons. Contrairement au premier cas d'études, nous n'avons pas d'autorisation écrite de la part de la Ville, tout est discuté directement avec le chef de projet.

b. Pendant le workshop : la transformation

La première semaine de mai 2017, 21 étudiants des sections Architecture, Génie Civil et Environnement de l'EPFL ont mis en place la ZdR temporaire sur la place de la Gare Sud. En habitant la place pendant cinq jours, ils l'ont analysée puis modifiée. Par leur présence, ils ont créé des opportunités d'échanges, où chacun pouvait informer et s'informer sur les changements en cours. La semaine de workshop a été coordonnée par Franziska Meinherz, doctorante au laboratoire HERUS (section Sciences et ingénierie de l'environnement de la faculté ENAC) et moi-même.

Avant la semaine de workshop, les étudiants ont pris conscience de la multiplicité des acteurs et des échelles dont ils ont dû tenir compte dans leurs projets. Ils ont assisté à des présentations données par des acteurs du site sur lequel ils vont intervenir. Les différentes échelles de travail et les grands projets en cours leurs ont été introduits par Pascal Grütter, le chef de projet pour la Ville de Renens. Joëlle Tharin, déléguée à l'intégration à la Ville de Renens, leur a présenté le Contrat de quartier intercommunal en cours.

- Lundi : analyse du site

La première matinée du workshop est partagée entre des interventions d'acteurs du site et d'intervenants extérieurs présentant des références et la méthodologie de travail. Le chef de projet Gare de Renens pour *CFF Infrastructures* est venu présenter les enjeux des transformations pour la compagnie de train. Benoît Dupriez, géographe et responsable de la cellule Espaces publics au sein de la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité⁴, a montré aux étudiants des exemples de transformations légères de l'EP en vue d'améliorer les conditions de déplacement, d'assurer une plus grande sécurité et de favoriser un meilleur partage de l'EP entre les différents usagers. Petra Pferdmenges, architecte et fondatrice du bureau *Alive Architecture*, a transmis aux étudiants sa façon de travailler dans l'EP, où l'immatériel transforme l'EP par la création de souvenirs communs donnant un sentiment d'appartenance.

Lundi après-midi, forts d'une connaissance théorique du site et de la méthodologie qu'ils allaient appliquer, les étudiants se sont rendus sur la place de la Gare. Pour identifier la nature des problématiques sur lesquelles ils allaient intervenir, il leur manquait une évaluation de l'espace vécu. Pendant une demi-journée, ils se sont immergés dans l'EP. Guidés par un protocole développé par l'équipe pédagogique (voir en annexe), ils ont observé les flux, les habitudes, la circulation, les aménagements actuels et leurs utilisations, puis interrogé différents utilisateurs de cette place (automobilistes, piétons, cyclistes, commerçants, chauffeurs de bus, etc.). Basé sur une expertise d'usage (observation et entretiens avec des usagers) et sur les enjeux qui leur ont été communiqués par les différents acteurs du projet (CFF, Ville de Renens, SDOL), le diagnostic des étudiants a fait émerger plusieurs faiblesses de la place actuelle (fig. 4.22.). Premièrement, la place de la Gare manque de sécurité.

⁴ Bruxelles Mobilité est l'administration Régionale en charge de la politique de mobilité et des travaux publics.

FIGURE 4.22. (GAUCHE)

Les observations des étudiants sont rassemblées sur un même support

FIGURE 4.23. (DROITE)

Effacement des passages piétons

Les nombreux piétons, pressés d'attraper leur train ou leur bus, traversent la route hors des passages piétons et les véhicules motorisés circulent à une vitesse inadaptée au statut de plateforme multimodale du lieu. Deuxièmement, pour beaucoup de passants, son potentiel est invisible : la place est grise, sans identité, et elle n'offre que peu de possibilités d'activités. La route morcelle l'espace et aucun élément particulier ne la distingue. Considérée par beaucoup comme dépourvue de qualités, la place est traversée le plus vite possible. C'est exclusivement un lieu de circulation, elle n'invite pas au séjour. La plupart des passants n'imaginent pas que la place puisse changer de statut. Pour répondre à ses problématiques, la classe s'est divisée en trois groupes : marquage au sol, déplacement des éléments existants (bancs, jardinières) et construction de mobilier urbain. Chacune de ces actions répond de façon transversale à chacun des objectifs d'amélioration de la qualité de l'EP.



- **Mardi : conception des propositions**

Dès le deuxième jour de workshop, la place de la Gare est passée en régime ZdR. La Police a installé des panneaux indiquant le régime à 20 km/h, et les passages piétons ont été effacés (fig. 4.23.). En parallèle, les étudiants, par groupes, ont commencé à imaginer les modifications qu'ils allaient opérer sur l'EP. Dans une démarche *de faire* avec l'existant, les étudiants ont directement commencé à déplacer les éléments mobiles (bacs à plantes, bancs, racks à vélo) pour mettre en valeur le lieu. Une équipe a conçu un marquage visant à unifier la place par son sol : un traitillé a été reproduit sur la chaussée – dans des directions aléatoires pour exprimer le nouveau régime où tous les usagers cohabitent – et sur les zones piétonnes – dirigés vers des points d'intérêt parfois mal connus : un garage à vélos ou deux parcs à proximité. La densité du motif exprime les zones où les croisements entre piétons et véhicules sont plus fréquents et où une vigilance particulière est de mise. Le groupe en charge d'imaginer de nouveaux éléments de mobilier a commencé à concevoir des éléments multifonctionnels (fig. 4.24.).

- **Mercredi : réalisation des transformations**

Le troisième jour de workshop a été entièrement consacré à la réalisation des transformations. Les étudiants ont commencé à peindre au sol (fig. 4.25.), à construire et ont continué à déplacer les éléments existants. Pendant une demi-journée, quelques groupes de deux à trois étudiants ont travaillé en parallèle à la recherche d'un système constructif pour le mobilier urbain (fig. 4.26.). En fin de matinée, ils ont évalué ensemble le meilleur, celui qui demande le moins de bois, assure une bonne solidité et semble le plus rapidement constructible. Durant le reste de la journée, ils ont monté les cadres qui allaient devenir l'ossature du mobilier.

Très vite, les étudiants ont réalisé que tout est lié : les marquages dépendent des aménagements existants et ajoutés, les nouvelles constructions intègrent des éléments existants, etc. De plus, les conditions météo ne permettaient parfois pas de

FIGURE 4.24. (GAUCHE)
Essai d'implantation
du nouveau mobilier

FIGURE 4.25. (MILIEU)
Marquage au sol

FIGURE 4.26. (DROITE)
Conception du système
constructif



- Jeudi : réalisation des transformations et inauguration
Le jeudi a été partagé entre la fin des transformations et l'organisation de l'inauguration. Trois structures multifonctions en bois ont été disposées de part et d'autre de la chaussée (fig. 4.27), pour donner une identité commune à toute la place tout en invitant à y jouer, manger, se détendre, discuter, boire un café... Les commerçants ont été intégrés, ce sont eux qui ont fourni la nourriture pour l'apéritif offert aux passants. Une visite guidée de la place a permis aux étudiants d'expliquer leur travail à toutes les personnes présentes et de léguer officiellement les transformations au public (fig. 4.28.).

FIGURE 4.27.
Visite guidée



FIGURE 4.28.
Inauguration



- Vendredi : finitions et observation

La journée du vendredi, des finitions ont été apportées aux structures en bois. Jugées trop dangereuses en raison de certaines hauteurs, des paliers intermédiaires ont été ajoutés, qui ont créé de nouvelles possibilités d'usage (par exemple, une table haute est devenue une table de pique-nique grâce à l'ajout de bancs de part et d'autre). Le marquage au sol a été complété pour accompagner les habitants vers des éléments peu connus de la place et de ses alentours (espaces verts, parking à vélo). Les structures en bois ont été mises en valeur par la peinture. Cette dernière journée à habiter la place a également été l'occasion d'observer comment les habitants interagissent avec les transformations opérées par les étudiants.

Contrairement au premier cas d'étude, où les transformations de l'EP étaient isolées les unes des autres et réalisées par des groupes définis, le deuxième cas d'étude témoigne de la mise en place d'une dynamique de groupe où le résultat est collectif et où l'on ne sait plus qui a fait quoi. Le projet est commun à tous, mais il n'est pas pour autant le fruit de compromis qui lui feraient perdre sa substance.

Les étudiants ayant participé au workshop sont Samuel Aeschmann, Audrey Billy, Maude Bovey, Jessica Bützberger, Tiago De Sousa, Yekan Deli, Justine Estoppey, Marianne Ghorayeb, Béatrice Gonvers, Delphine Klumpp, Théodore Lavanchy, Matthieu Lapiorey, Joanne Nussbaum et Lisa Tonossi de l'institut d'architecture ; Julien Carrel, Laura Mekarni et Michael Perna de l'institut de science et ingénierie de l'environnement ; Cecile Berquand, Lisa Cassina, Julie Devènes et Nicolas Salvadé de l'institut de Génie Civil

c. Conséquences et suites

- Un débat

Quelques jours après la fin de la semaine, les étudiants ont présenté leur travail à des professionnels (tabl. 4.4.). L'architecte en charge du projet de réaménagement de la place est présent⁵. Il découvre les expérimentations faites par les étudiants et décide d'observer de près l'utilisation qui en est faite par les habitants pour ajuster son projet en fonction. Il remarque notamment le travail de la hauteur et le caractère multi-usage des structures en bois, qui sont de nouvelles pistes pour le projet « définitif ».

⁵ Emmanuel Colomb, chef de projet *Rayon Vert* pour le bureau Farra et Zoumboulakis, vainqueur du concours en 2007.

- Des manifestations spontanées d'un désir de s'approprier la place

Les transformations de la place, plutôt qu'un projet figé, sont une invitation à s'approprier les lieux. Quelques jours après l'inauguration, un paroissien investi dans le fonctionnement du lieu de culte situé sur la place m'a contacté pour signifier le soutien de la paroisse envers nos transformations et leur désir de prolonger l'expérimentation par la mise en place de jardins du presbytère en permaculture. Ils proposent d'utiliser le système constructif mis au point par les étudiants pour garantir une bonne intégration de leurs aménagements dans l'EP. Les habitants participant au Contrat de quartier intercommunal ont également perçu la mise en place de la ZdR temporaire comme une impulsion pour réaliser des projets dans l'EP. Ils imaginent prolonger les structures en bois pour y ajouter par exemple une boîte d'échange de livres.

- Une prolongation de la période de test

Le test, initialement prévu pour une durée de 1 mois, a été prolongé par le Conseil communal pour 6 mois supplémentaires. En décembre 2017, un bilan permettra de décider si la ZdR temporaire aura été concluante et si le régime de circulation peut être maintenu jusqu'aux travaux de réaménagement. Les transformations conçues et mises en place par les étudiants ont une durée de vie de quelques mois, il s'agira alors de décider de la suite : quels aménagements leur succéderont ?

4.3.3. IMPACT SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

FIGURE 4.29.
Avant et après le workshop



Ce deuxième cas d'étude a été initié en réponse à une problématique de mobilité. L'EP est à la fois une plateforme multimodale fréquentée par plusieurs milliers de personnes chaque jour et une voie de transit automobile. Ces deux fonctions génèrent des frottements intenses entre les utilisateurs : les piétons traversent la route n'importe où et les voitures roulent vite. Pour minimiser les risques d'accident et améliorer la qualité de cet EP, la municipalité de Renens a pour objectif de passer en régime ZdR, afin de dissuader le flux de transit et d'instaurer un meilleur partage de l'EP entre tous ceux qui l'utilisent. Le test réalisé par les étudiants est une occasion d'observer l'impact du changement de statut de la place sur les pratiques habitantes et en particulier sur les pratiques de mobilité. L'UED a été mis en œuvre pour identifier la nature des changements à opérer et pour les réaliser (fig. 4.29.).

a. Étude d'impact

Parce qu'elles restent en place pendant plusieurs mois, leurs installations s'inscrivent dans les pratiques d'un échantillon représentatif d'individus, attestant de leur pertinence ou non. La ZdRt a été évaluée quantitativement de différentes manières. La police a effectué un comptage du nombre de véhicules et de leur vitesse pendant la période de test. L'analyse des résultats montre que les véhicules ont une vitesse

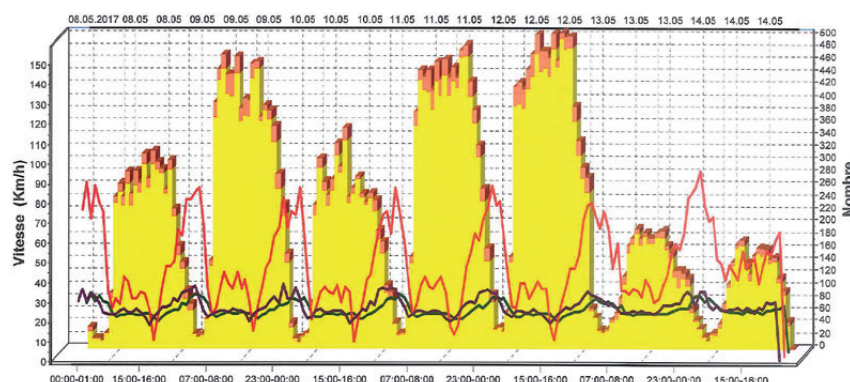
moyenne de 18 km/h et que 85 % d'entre eux roulent à une vitesse inférieure à 25 km/h (fig. 4.30.). Les principaux excès de vitesse ont lieu durant la nuit. Le nouveau régime est donc bien respecté par les véhicules motorisés, et aucun accident ni même incident ne sont à déplorer après 6 mois de test. De plus, le passage en ZdR n'a pas généré de trafic ni d'embouteillage supplémentaire, que ce soit sur la place ou aux alentours.

TABEAU 4.4.
Les invités au débat final
du deuxième workshop

	CONNAÎT LE TRAVAIL DES ÉTUDIANTS	TRAVAILLE SUR LA PLACE DE LA GARE SUD
EMMANUEL COLOMB Chef de projet Rayon Vert Bureau Farra Zoumboulakis et associés	NON	OUI
PAUL-SAMUEL MAURICE Ingénieur Transport et mobilité SDOL	NON	NON
PASCAL GRÜTTER Chef de projet Gare de Renens Municipalité de Renens	OUI	OUI
YVES DELACRÉTAZ Ingénieur Transport Professeur à l'HEIG VD	OUI	NON

FIGURE 4.30.
Comptage et vitesses des
véhicules motorisés ayant
traversé la place de la Gare le 8
septembre 2017.
Mesures prises dans les deux
sens de circulation, recen-
sées par la police de l'Ouest
lausannois.

- Volume total
= 23 813 véhicules
- Excès Vit.
Total = 32 %
- Catégorie 1
= 22 612 véhicules
- Moyenne
Total = 18 km/h
- V85
Total = 25 km/h



600 bus traversent quotidiennement la place de la Gare Sud, la compagnie de TC est donc très concernée par le changement de régime de circulation. Elle a effectué une étude de l'impact de la ZdRt sur le réseau de bus. Les indicateurs relevés sont les arrêts prévus et imprévus, le temps de parcours et la ponctualité/régularité. Le secteur de Renens Gare Sud génère de nombreux arrêts imprévus (priorité de droite, passage piéton non régulé, circulation saccadée) et la ZdR n'a pas amplifié le phénomène. Les pertes de temps constatées sont entre 4 et 10 secondes, surtout aux heures creuses et le week-end, c'est-à-dire lorsque le bus n'est pas pris dans le trafic routier. La ZdRt augmente les dispersions des temps de parcours, ces derniers sont donc plus irréguliers. Par contre, elle augmente assez peu les temps d'arrêt. La création de la ZdRt n'a pas eu d'effet sur la ponctualité des lignes, par contre, elle augmente les temps de parcours (jusqu'à 10 secondes) à l'intérieur de la zone et dégrade la régularité de la ligne. Néanmoins, ces retards sont compensés sur la suite de la ligne et l'impact de la ZdRt sur le réseau est finalement insignifiant.

b. Enrichir l'expérience de déplacement, et bien plus encore

L'approche par l'aménagement permet de dépasser l'aspect technique du transport. Si la distance des parcours est la même, la perception du temps de trajet, elle, a

changé. Au-delà de l'amélioration de la qualité des déplacements en modes doux, les modifications opérées par les étudiants donnent à la place de la Gare Sud une identité et des fonctions nouvelles. Plutôt qu'un espace à traverser le plus vite possible, l'ambiance de la place invite à flâner. La fonction « séjour » a été ajoutée à celle de lieu de circulation. Désormais, la place est un endroit où l'on se retrouve, où l'on boit un café en attendant son train, où l'on reste un moment pour travailler, où l'on prend sa pause de midi, etc. Les transformations légères de l'EP rendent possibles une multitude de comportements qui jusque-là n'y trouvaient pas de soutien. L'investissement économique pour la transformation est bas et largement compensé par la nouvelle attractivité de la place, bénéfique aux commerces de proximité. La transformation sollicite peu de ressources matérielles, pour un fort impact social.

D'après le chef de la police, avant le passage en ZdRt, beaucoup de piétons traversaient en dehors des passages piétons. En dé-hiérarchisant la priorité sur la chaussée, la ZdRt clarifie des situations au niveau réglementaire en officialisant un comportement qui existait déjà. Le passage de la gare vers la pharmacie en face est désormais accompagné par une plus forte densité de peinture au sol, de même que la traversée entre le sous-voie de la gare et le parc des Cèdres, qui draine tout le quartier Sud de la Gare. Avant le changement de régime, cette dernière, bien que très fréquentée, ne pouvait être matérialisée par un passage piéton, en raison de la trop grande proximité avec un arrêt de bus. Les piétons traversaient quand même, en prenant le risque de ne pas être vus par les véhicules qui doublent les bus à l'arrêt. Les habitants du quartier indiquent que cette situation problématique a pu être régularisée par la ZdRt. Ainsi, le régime rééquilibre le partage de l'EP et fluidifie les interactions entre les usagers de la place, qu'ils soient en bus, en voiture, à pied ou à vélo. Elle place tous les habitants sur un pied d'égalité en intégrant les chauffeurs de véhicules dans le système de négociation entre les différents usagers. Témoins de ce nouveau rapport entre les usagers, des chauffeurs de bus ont constaté que les piétons laissent passer les bus, alors qu'ils demandent aux voitures de s'arrêter pour les laisser traverser la route.

c. De l'éphémère au transitoire

- S'adapter *pendant* la semaine

Le caractère éphémère des modifications autorise la prise de risque, pour apporter de nouveaux éléments de réflexion au projet de planification. Les interventions des étudiants se sont adaptées au fur et à mesure de leur réalisation. Le marquage au sol, qui vise à attirer l'attention des conducteurs de véhicules, a été densifié là où les étudiants observent les plus grands flux de piétons sur la chaussée et là où des habitants témoignent d'accidents passés. Les soubassements de la chapelle sont devenus le support des bancs installés pour profiter de la vue sur la place tout en étant à l'abri de la pluie. Le résultat final, obtenu après une semaine de travail, n'est pas connu au moment où les transformations commencent. Pour apporter une amélioration immédiate de la place, les interventions ont été capables d'intégrer de nouvelles données.

- S'adapter *après* la semaine, pendant les mois de test

Le test était initialement prévu pour une durée d'un mois. Prolongé de 6 mois par le Conseil Municipal, la question se pose d'étendre le régime ZdR jusqu'à sa mise en place officielle en 2020. Pour cela, la proposition faite par les étudiants a été adaptée pour mieux correspondre aux attentes des différents acteurs. Par exemple, les chauffeurs de bus ont constaté une tendance des automobilistes à doubler les bus à l'arrêt, ce qui met en danger les piétons qui traversent la route, cachés par les bus. Pour pallier à ce problème, la police a prolongé la ligne continue jusqu'à l'arrêt de bus, interdisant aux véhicules de doubler les bus. Autre adaptation, le périmètre de la ZdR

a été agrandi pour une meilleure visibilité des panneaux indiquant le changement de régime (fig. 4.31.). Le processus est itératif : l'aménagement est adapté progressivement pour répondre aux externalités négatives causées par les modifications, où bien aux problèmes que les modifications n'avaient pas réussi à résoudre. La transition d'un état à un autre se fait par étapes, en intégrant les acteurs.

En impliquant les usagers dans le processus de planification, l'UED aide à faire la transition entre l'état actuel de la place et son réaménagement. La ZdR s'inscrit dans le quotidien des usagers, elle génère par conséquent de nouvelles habitudes.

FIGURE 4.31.
Périmètres de la ZdR en mai
et octobre 2017. Ville de Renens



Ce travail de terrain a montré que l'urbanisme de l'entre-deux (UED) révèle ce qui existe mais n'est pas perçu. Les espaces publics des deux cas d'études étaient initialement vus comme dépourvus de qualités. Personne n'aurait parié sur le fait qu'ils puissent devenir des lieux attractifs, leurs potentiels étaient invisibles. Les transformations opérées par les étudiants tiennent compte des enjeux globaux comme des attentes individuelles. Elles ne visent pas l'exhaustivité, mais plutôt à soutenir des comportements jusqu'ici entravés et à révéler les qualités du lieu. Au-delà de répondre aux attentes exprimées par les habitants, l'UED aide à les dépasser.

Si la tendance est à une reconsidération de la place de la voiture dans les milieux urbains, l'UED place l'automobiliste sur un pied d'égalité vis-à-vis des autres usagers de l'espace public, avec qui il entre en négociation (un respect mutuel est attendu sur la chaussée). En cela, l'UED facilite le passage vers des mobilités alternatives à la voiture privée. À la fonction de lieu de circulation s'est ajoutée celle de lieu de séjour.

La recherche par la pratique nous projette dans des contextes réels, qui comportent des contraintes réelles. De là, de nombreuses questions apparaissent. Si les cas d'études démontrent que la co-fabrication d'un aménagement d'espace public est possible, ils témoignent également de la nécessité d'avoir un acteur qui fasse le lien entre tous les acteurs du lieu. Qui peut intervenir sur l'EP ? À quelles conditions ? Quels sont les moyens d'action pour intégrer l'expérimentation aux processus de planification ? Ces questions font l'objet du cinquième et dernier chapitre de cette thèse.

CHAPITRE 5

LES CONTOURS D'UNE PRATIQUE

5.1.	QUEL URBANISME AUJOURD'HUI ?	194
5.1.1.	LE PASSAGE D'UN URBANISME D'AUTEUR À UN URBANISME D'ACTEURS	194
5.1.2.	UNE REMISE EN QUESTION DES CADRES EXISTANTS	196
5.1.3.	LA PARTICIPATION CITOYENNE EN QUESTION	199
5.1.4.	PARTICIPATION ET URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	200
	a. Observer	
	b. Dialoguer	
	c. Expérimenter	
	d. Coopérer	
	e. Être accompagné	
5.2.	ÉLÉMENTS DE DÉFINITION DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	202
5.2.1.	TRANSFORMER EN HABITANT	203
5.2.2.	UN PROCESSUS ITÉRATIF	204
	a. Adaptation sur une journée ou une semaine	
	b. Adaptation sur plusieurs mois	
	c. Adaptation sur plusieurs années	
5.2.3.	L'ÉCHELLE DE LA MICRO-INTERVENTION	207
5.2.4.	RÉVERSIBILITÉ ET IRRÉVERSIBILITÉ	208
5.3.	MISSIONS ET COMPÉTENCES POUR METTRE EN ŒUVRE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	209
5.3.1.	QUELLE LÉGITIMITÉ À MODIFIER L'ESPACE PUBLIC ?	209
5.3.2.	INVITER À VOIR AUTREMENT	211
5.3.3.	ACTIVER L'ESPACE PUBLIC	212
5.3.4.	CONNECTER LES ACTEURS	214
5.3.5.	LÂCHER PRISE	215
	CONCLUSION DE LA PARTIE III	217
	FAIRE ÉMERGER DES <i>PRISES</i> QUI ONT BESOIN D'ÊTRE	
	L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX	217

Ce dernier chapitre propose un retour sur les caractéristiques de l'urbanisme de l'entre-deux (UED), il dessine les contours d'une pratique, en croisant mes résultats avec les positionnements de praticiens et de chercheurs en urbanisme. Le chapitre est divisé en trois parties. Premièrement, nous allons prendre de la distance en précisant dans quelle tendance se situe l'UED (5.1.). Dans un deuxième temps, nous chercherons à définir la pratique, à en lister des caractéristiques (5.2.). Enfin, nous nous attarderons sur le rôle que tient l'urbaniste mettant en œuvre l'UED et sur les compétences qu'il doit avoir (5.3.).

5.1. QUEL URBANISME AUJOURD'HUI ?

La première sous-partie de ce chapitre cherche à situer la pratique de l'urbanisme de l'entre-deux (UED) dans le contexte de l'urbanisme aujourd'hui. De nombreux auteurs observent une transition dans la pratique de l'urbanisme opérationnel. Nous commencerons par voir quelles en sont les caractéristiques (5.1.1.). Ensuite, nous étudierons en quoi ces changements questionnent les cadres existants (5.1.2.). Ce qui nous mènera à nous attarder sur la participation citoyenne (5.1.3), puis à définir comment les habitants sont intégrés aux projets mettant en œuvre UED (5.1.4.).

5.1.1. LE PASSAGE D'UN URBANISME D'AUTEUR À UN URBANISME D'ACTEURS

« Nous sommes au seuil d'une phase historique où émerge "un urbanisme d'après l'urbanisme" questionnant le destin d'une profession qui, née avec la seconde révolution urbaine, est fonctionnellement liée aux politiques publiques réformistes et à une action sur la matérialité du corps urbain. [...] L'action urbanistique contemporaine se mue progressivement en une pratique plus culturelle que technique. Ses interventions se font plus soft (on n'a sans doute jamais autant mobilisé la métaphore de l'acupuncture pour rendre compte d'une opération supposée transformer un territoire à partir d'un site), plus éphémères (on n'a jamais autant disposé de chaises longues, bancs, pianos, jardinières pour tester la capacité d'un lieu à accueillir des usages ; on n'a jamais autant ouvert des bars d'une saison ou d'une nuit, animé des événements pour diagnostiquer les qualités d'un lieu) et plus événementielles (les grands projets sont désormais scénarisés, inscrits dans un storytelling et donnent lieu à de grands rassemblements ponctuels qui en rythment l'avancée). » Matthey 2017

Matthey dresse un état des lieux des changements observables dans la pratique de l'urbanisme. Les planifications urbaines sont le fruit du travail de multiples acteurs, et les dynamiques de production des projets connaissent actuellement une mutation. Les urbanistes du bureau lausannois Urbaplan ont proposé la notion d'urbanisme relationnel¹ pour qualifier cette tendance (Gential 2016, p. 40). Rapoport (2003, p. 154) estime qu'« avec la planification, on n'est plus capable de faire selon le besoin immédiat ». Chercheurs comme praticiens observent une transition dans la manière d'exercer (tabl. 5.1.). Les nouvelles manières de pratiquer l'urbanisme remettent de la spontanéité dans des processus complexes et longs de plusieurs années.

Les approches sont différentes, mais le constat est le même : la négociation est devenue incontournable, le projet se forme au fur et à mesure des interactions entre acteurs, il est co-produit au cours d'un processus qui compte parfois plus que son résultat. Lévy parle du passage d'un urbanisme d'auteur à un urbanisme d'acteurs (tabl. 5.2.).

¹ URL : <https://www.urbaplan.ch/fr/up/co/>

Consulté le 10 mars 2017

TABLEAU 5.1.
Un glissement entre
deux urbanismes

	PASSÉ	PRÉSENT
LÉVY (2015a, p. 391)	Urbanisme d'auteur	Urbanisme d'acteurs « Cet urbanisme d'acteurs – et non plus d'auteurs – est mondial, mais, en chaque lieu de son action, sa singularité s'impose. Il vise à rendre compatibles la liberté des acteurs et la valorisation des environnements, les spatialités et les espaces. »
MATTHEY (2014, p. 4) Un glissement du « faire la ville » au « faire avec la ville »	Urbanisme de plan	Urbanisme de processus
CALLON (1997 in : Declève et al. 2002) Deux modèles théoriques de conception des projets	Modèle hiérarchique, qui suit une logique linéaire, séquentielle et hiérarchique de conception et de mise en œuvre des programmes par le Maître d'ouvrage. Le maître d'œuvre traduit le programme en images, puis informe le maître d'ouvrage lors de procédures de consultation. Les identités sont parfaitement établies.	Modèle négocié, où la matière sociale elle-même est mise en forme progressivement. Plusieurs tâches sont réalisées en même temps, le processus n'est pas linéaire et des informations nouvelles sont intégrées à tout moment.
JENSEN (2015) Deux manières de concevoir un projet d'aménagement	« staging from above » Une façon traditionnelle de planifier, suivant les codes de documents, de plans, en conduisant des procédures, en se soumettant aux normes, lois, intérêts économiques, institutionnels, etc.	« staging from below » S'immerger dans le site de projet, et à s'intéresser aux interactions, aux performances des individus (le corps et ses mouvements), aux dynamiques sociales et cheminements possibles sur le lieu, et ce, notamment pendant les déplacements.
COLLECTIF ETC	Urbanisme programmé	Urbanisme tactique
ROGERS ET GUMUCHDJIAN (2000, p. 26) parlent des espaces d'« esprit étroit » et des espaces d'« esprit ouvert » du théoricien des sciences politiques Michael Walzer	« Esprit étroit » représente un concept d'espace urbain qui remplit une fonction unique et qui émane généralement des décisions d'urbanistes et de maîtres d'ouvrage d'arrière-garde.	« Esprit ouvert » se comprend comme étant plurifonctionnel et a évolué ou a été conçu pour une multiplicité d'usages auxquels chacun peut prendre part.

Ce changement dans la manière d'exercer a un impact à toutes les échelles. Selon Rapoport, « le désir typique de l'architecte, qui consiste à surconcevoir, doit être remplacé par un effort à sous-concevoir, à découvrir la mesure dans laquelle cela est possible. De tels changements devraient transformer l'architecture et le projet afin que ces disciplines fassent réellement ce qu'elles prétendent faire : créer des environnements meilleurs, c'est-à-dire plus à même d'apporter un soutien aux individus » (2003, p. 154). Économie d'argent et de ressources deviennent des composantes indispensables de la fabrication de la ville, qui influencent la pratique de l'urbanisme. Quelle est la juste intervention ? Qu'est-ce qui doit vraiment être construit ? Ces réflexions sont d'actualité, à une époque où les villes peinent à financer l'entretien des espaces publics (EP) – en témoignent des privatisations d'espaces publics partout dans le monde – et où les enjeux du développement durable sont omniprésents.

« Dans chacune de nos (non) interventions, nous veillons à situer notre action au niveau du repérage et de l'incitation, et à soutenir l'amélioration des usages bien au-delà de la réutilisation. Nous parlons de surcyclage qui optimiserait les éléments constitutifs de l'objet à chaque nouveau niveau d'utilisation ; en somme, en contribuant à activer ces nouveaux usages, nous visons à encourager les communautés à continuer de puiser dans leur génie d'adaptation. »

Coloco in : Borasi et al. 2008, p. 152

TABLEAU 5.2.
Deux époques de l'action
urbaine. Lévy 2015a

	TRADITION DE L'ARCHITECTE- URBANISTE, PLANIFICATION URBAINE TECHNOCRATIQUE	URBANISME CONTEMPORAIN
ACTEURS	Auteur unique, création	Multi-acteurs, co-construction, co-production
SPATIALITÉ	Monoscalaire, monométrique	Spatialement complexe
TEMPORALITÉ	Statique, réalisation	Dynamique, émergence
DURÉE	Temps court	Temporalités diverses, y compris très longues
VISÉE	Réponses	Enjeux
ÉPISTÉMOLOGIE	Dissociation analyse/projet	Intégration analyse/projet
TYPE DE PRODUCTION	Objet isolable	Démarche
CONTENU DE LA PRODUCTION	Primauté du matériel	Combinaison matériel/immatériel/idéal
LANGAGES	Primauté du visuel ou du géométrique	Langages multiples
ESTHÉTIQUE	Esthétique de la composition	Esthétique de l'urbanité

Coloco est un bureau de paysagisme et d'urbanisme dont la pratique est manifeste de la tendance. Dans cette démarche, la notion de *faire avec* devient centrale. Elle consiste à trouver dans l'existant les ressources pour agrandir les possibilités d'action. Ricard (2016) explique qu'« on a déjà beaucoup suréquipé, suraménagé, on doit reprendre le temps d'équiper et de s'approprier ». La capacité d'admettre qu'il n'y aurait peut-être aucun changement à faire « ne choque pas ceux qui pensent qu'en urbanisme, l'analyse et le projet sont intrinsèquement liés, et que comprendre, c'est déjà agir. Cela perturbe, en revanche, les logiques de production d'objets isolables et visibles, par des intervenants identifiables et en un temps limité. Ces logiques avaient structuré la formation des architectes-urbanistes et leur pratique "libérale", qui impose sa chaîne de production et se révèle de plus en plus incompatible avec la genèse d'un bien public, systémique et co-construit, tel que l'urbanité » (Lévy 2015a, p. 398). Dans ce contexte de transition, des auteurs questionnent la place des professionnels. Pour Matthey, « le faiseur de ville et de territoire est désormais appelé à être tout autant un technicien du territoire qu'un animateur socioculturel ou qu'un créateur d'événements ». Il considère que les urbanistes ont endossé le rôle de *gentils organisateurs*, qui ont pour mission de divertir les habitants, et doivent en même temps répondre à leurs attentes. Là encore, des architectes suivent la tendance, en proposant « de vastes structures "capables", organisant les interprétations successives des différents usagers » (Labrunye 2011).

5.1.2. UNE REMISE EN QUESTION DES CADRES EXISTANTS

« La prise de décision ne se fait pas indépendamment d'institutions, institutions définissant la distribution verticale des compétences décisionnelles, la sectorisation et la spatialisation horizontale, de même que les procédures de prise de décision : en bref, le cadre dans lequel se déroule la fabrication d'une politique. »

Kaufmann 2014, p. 123

Tout projet s'inscrit dans un cadre, constitué de l'ensemble de normes, de règles et de lois en vigueur. Il définit ce qui est autorisé ou interdit. Le cadre est propre à chaque site et il évolue dans le temps, notamment en fonction des orientations politiques des décideurs.

« How do people learn to do cheap problem-prevention instead of expensive problem-cure ? There's no immediate reward putting in a sprinkler system, only extra nuisance and expense. A larger, slower entity – the community – has to do the learning and instill the lesson, by convention, habit, rite, or law. »

Brand 1994, p. 74

Le cadre est garant du bien commun. Il répond à la nécessité de voir plus loin que les intérêts immédiats et individuels. S'il a des effets bénéfiques évidents, il connaît aussi des limites. Le cadre peut bloquer la créativité, il est composé de directives contradictoires, et les raisons desdites directives sont parfois discutables.

Les changements que connaît la pratique de l'urbanisme actuellement, et desquels naît l'UED, témoignent de l'insuffisance des pratiques existantes (Genard 2007, p. 14). Ils questionnent les cadres en place, et font apparaître d'autres questions. Est-il possible de tester des usages tout en limitant les dérives, telles que la privatisation de l'EP ? Comment laisser la place à des processus innovants sans perdre le caractère public de l'EP, sans déprécier ses qualités existantes ?

« Les théories de la transition qui regroupent un ensemble assez hétérogène de travaux, montrent que le changement ne relève pas des capacités de l'action publique à éclairer ou inciter les individus, mais plutôt de démarches multiples des acteurs sociaux pour remettre en cause les règles du jeu, construire de nouvelles conventions et normes sociales, mais aussi de nouveaux marchés, de nouvelles infrastructures et de nouvelles attentes. » Dubuisson-Quellier et Pless 2014, p. 15

Cette mise en question collective et constante des cadres en place entraîne leur mutation et leur mise à jour en fonction de l'évolution du contexte. Ainsi, le cadre est défini par une multitude d'acteurs, qui ne sont pas tous en lien. Les normes sont centrales dans la définition du champ du possible de la décision. Par exemple, normes antibruit ou lois d'aménagement du territoire ont un impact à long terme sur le développement urbain (Kaufmann 2014, p. 123).

Norman estime qu'un bon concepteur s'assure que les actions appropriées sont perceptibles et que celles qui sont inappropriées sont invisibles (Norman 2013, p. xii). En cela, il donne une responsabilité au concepteur, qui favorise des comportements et en entrave d'autres. Comment définir si une action est appropriée ou non ? D'après qui ? Le cadre a-t-il toujours pour objectif le bien commun ? Le sociologue Marc Breviglieri (in : Cogato Lanza et al. 2013, p. 214) parle d'une *ville garantie*, où l'utilisation normale et prévisible de l'espace urbain est déterminée, annihilant tout flou d'usage et toute possibilité d'expérimentation (Curnier, 2014). « Selon ce principe d'urbanisation, tout devrait être anticipé, calculé et normalisé en vue d'atteindre des objectifs précis et certifiés, mais surtout afin d'évacuer toute incertitude qui préfigure automatiquement des idées de trouble et d'insécurité » (ibid.). Instaurer un cadre restrictif et veiller à son respect est une manière pour les autorités d'exercer un pouvoir sur la population. L'urbaniste se plie à ce cadre : les modifications effectuées par les aménageurs sont le reflet des règles et normes du contexte où elles sont opérées. Les normes et les instruments sont là pour réduire le degré d'incertitude et structurer l'action collective (Kaufmann 2014, p. 123), ce sont des organes de contrôle des comportements de tous les acteurs. Toutefois, les habitants ont différents moyens d'action sur ce cadre, notamment à travers les personnes qu'ils ont élues. Mais cette marge de manœuvre n'est pas toujours suffisamment évidente, comme l'expliquent les urbanistes de Coloco. Les normes, tabous, interdits empêchent parfois l'intégration d'idées salutaires (Morin 2000, p. 45).

« La structure des marchés publics actuelle peine à intégrer les spécificités d'usage des lieux. La raideur des procédures et la précision stricte des documents de marché compliquent les adaptations au terrain et l'initiative sur le chantier. Par conséquent la maîtrise d'œuvre n'est pas organisée pour optimiser l'investissement collectif dans la production de la ville, mais pour reproduire indéfiniment une mécanique d'aménagement. Ces procédures traditionnelles sont à notre sens dissipatrices d'énergie créative et de ressources financières. »

Coloco 2012, p. 118

Ricard (2016) dénonce la norme, qui est au service de la technique et non au service de l'usage. Il faut alors trouver les brèches, détourner les normes, responsabiliser les citoyens, donner de la place pour le changement (Morin 2000, p. 45). Ricard (2016) préconise de faire jurisprudence et de mettre en avant l'appropriation. Selon elle, cela est possible lorsqu'il y a un levier politique, c'est-à-dire quand les politiques prennent le risque.

Nous l'avons compris au cours de notre premier cas d'étude, le cadre légal a une influence sur les modifications de l'EP. Même si nous avons un profil non commercial et des intentions jugées valables par le Conseil Municipal, nous avons vu que la marge de manœuvre pour intervenir dans l'EP était relativement faible. Restrictif, le cadre peine à soutenir les initiatives d'habitants et laisse difficilement la place à des pratiques d'expérimentation d'usages dans l'EP. À cela s'ajoute l'*autocensure*, les limites que se posent les acteurs lorsqu'ils ne connaissent pas bien leur marge de manœuvre. Nous avons vu dans le chapitre précédent que les règles sont interprétables, voire négociables et que les normes sont détournables en fonction des situations. Ainsi, il convient de se demander qui peut ou qui doit statuer sur la durée d'occupation acceptable, sur la surface maximale occupée, sur les motifs d'occupation. Les cadres existants permettent-ils de tester des usages tout en limitant les dérives ? Quel est le degré de flexibilité du système ? Qu'est-ce qui est négociable, qu'est-ce qui ne l'est pas et qu'est-ce qui devrait ou ne devrait pas l'être ?

La normalité d'une situation correspond à un choix de société (Ruzicka-Rossier 2014, p. 504). Les cadres comprennent les normes et règles en vigueur, mais également celles qui sont sous-entendues, issues de la culture. Ainsi, les idées et les doctrines sont essentielles dans la prise de décision (Kaufmann 2014, p. 123). Elles produisent des artefacts qui contribuent à la fabrication de la ville. « L'adaptation de la ville à la voiture, par exemple, grande doctrine des années 1950 et 1960, s'est traduite par la réalisation d'infrastructures routières qui ont encore un impact direct sur les déplacements des populations et les décisions actuelles en matière de politique de déplacement, alors même que cette doctrine est abandonnée depuis longtemps » (ibid.).

L'UED explore les limites du cadre, le questionne et cherche à le « mettre à jour » lorsqu'il s'avère désuet. Dans chacun des deux cas d'étude, notre marge de manœuvre initiale a finalement pu être agrandie. Dans le premier, il nous a été explicité par le *Pôle Gare* que c'est le caractère éphémère des interventions qui justifiait l'autorisation à les mettre en place. Dans le deuxième, le flou initial a autorisé des interprétations et les transformations ont été adaptées au contexte après le départ des étudiants. Ainsi, le statut intermédiaire entre éphémère et « permanent » agrandit le champ des possibles.

5.1.3. LA PARTICIPATION CITOYENNE EN QUESTION

« Le design urbain, lorsqu'il naît en Europe, n'est pas un acte démocratique. C'est d'abord un acte régalien. Il est la marque d'un pouvoir qui prend possession de l'espace urbain pour y imposer son ordre et sa logique. Le design urbain est avant tout l'expression spatiale d'une volonté politique forte. Il conditionne l'espace d'une société par la vertu de sa mise en forme. Pour paraphraser la formule de Winston Churchill : *first we shape our spaces, then they shape us*. Changer la ville pour que la ville nous change : le but du design urbain n'a jamais été autre. » Raynaud et Wolff 2009, p. 9

La participation citoyenne suscite des questionnements. Elle n'est pas toujours dotée des intentions qu'elle prétend avoir. En effet, la participation peut prendre un ton paternaliste, où les professionnels de l'aménagement définissent la marge de manœuvre des habitants (Caro van Dijk 2015). L'implication des habitants dans les processus de fabrication de la ville demande aux autres acteurs d'accepter de perdre un peu de pouvoir et de faire avec le caractère incertain des résultats.

La question de la légitimité à agir sur l'EP pousse naturellement à s'intéresser à la participation citoyenne. Incontournable dans les années 1970 puis oubliée dans les années 80-90, la participation citoyenne revient à la mode depuis les années 2000. Lorsque des démarches participatives sont mises en place, quels sont les réels moyens d'action des habitants ? Les approches sont diverses, et les façons d'impliquer la population également. Le Collectif ETC pointe une limite à dépasser, celle de la place laissée aux habitants (par les professionnels et les décideurs) dans la fabrication de la ville.

« Nous pouvons d'ores et déjà observer une dichotomie entre une injonction à la participation telle que martelée depuis plusieurs décennies dans différents textes de loi et, de l'autre, la répression engagée par les pouvoirs publics dès que des habitants ou usagers se saisissent de ce pouvoir d'agir auquel on les invite. Comment, alors, dépasser ce hiatus permanent et donc tenter de redéfinir les conditions d'une construction partagée de la ville ? Plusieurs hypothèses peuvent être évoquées : la réelle considération d'une maîtrise d'usage, la redéfinition du rôle des élus, et le changement de paradigme en matière d'urbanisme, pour passer de l'urbanisme programmé à l'urbanisme tactique. »
Collectif ETC 2016

Nous avons vu dans les chapitres précédents que la marge de manœuvre des habitants pour transformer l'EP est directe et indirecte. Est-ce qu'habiter le lieu le temps de l'action donne une légitimité suffisante pour en justifier une modification ? D'un autre côté, si ceux qui l'habitent n'ont pas la légitimité de modifier l'espace, en quoi ceux qui ne l'habitent pas (les professionnels de l'aménagement) l'auraient-ils ? Le Collectif ETC (2016) questionne le rôle des élus et propose une redistribution des cartes du pouvoir : « un glissement est sans doute à opérer d'une démocratie électorale à une démocratie délibérative » (ibid.). Plutôt que la participation, Declève (2002, p. 72) prône la co-production, qu'il définit comme un basculement du système de valeurs donnant la priorité à la différence et au conflit comme principes actifs de construction de la paix sociale. Accepter le conflit et lui reconnaître des qualités créatrices permet de dépasser le dualisme entre gouvernances *top-down* et *bottom-up*. Christoph Mayer, membre du collectif Raumlabor, parle de coopération.

« Je crois que la différence entre la coopération et la participation – souvent à la base de compromis – est le processus décisionnel. Lors de la participation, telle qu'elle est comprise et pratiquée la plupart du temps aujourd'hui, le maître d'ouvrage demande aux citoyens ce qu'ils veulent, ce qu'ils attendent, puis quelqu'un prend une décision et fige le projet. La coopération telle que nous la comprenons débouche sur une série de décisions évolutives prises collectivement par tous les acteurs du projet. » Mayer et van der Poel 2016, p. 27

Breviglieri dénonce les aménagements qui procurent une sensation de liberté et de pouvoir, mais qui ne sont qu'un leurre, le sentiment d'autonomie produit correspondant en réalité à un pouvoir inexistant (in : Curnier 2014). C'est le cas par exemple des aménagements ludiques. Dans notre deuxième cas d'étude, le mobilier multifonctions pourrait générer cette situation s'il s'arrêtait à offrir les possibilités que les individus y perçoivent en l'état. Des habitants se sont manifestés pour adapter le mobilier à leurs attentes. Les aménagements existent, ils constituent une base à adapter pour qu'elle corresponde mieux à certaines attentes. Ainsi, la transformation réalisée pendant le *worskhop* a créé un précédent, elle a initié un processus facilitant l'intervention dans l'EP.

Les habitants, en entrant directement en lien avec les urbanistes, peuvent augmenter leur capacité d'action sur l'environnement. Par là, ils prennent part au processus de conception de l'EP. Les actions concrètes (construction) ne sont pas réalisées seulement en fin de processus, mais tout au long de celui-ci, en amont du chantier, pendant et après. La population n'est pas concertée seulement en amont du projet, mais au fur et à mesure de sa réalisation. Ainsi, il devient possible de tester et d'ajuster les éléments à pérenniser dans le projet d'aménagement, cela pour obtenir des espaces publics capables de soutenir les comportements attendus. Si tous les habitants ont des possibilités de co-concevoir (que tous n'actualisent pas), alors l'aménagement tient compte du caractère dynamique de ceux qui l'habitent. Gwiazdzinski et Massiani (2015) parlent d'« une identité plurielle et temporaire des espaces, des temps et des individus, une citoyenneté temporaire présente et situationnelle, une gouvernance adaptée aux rythmes » : le social a une influence sur le spatial.

5.1.4. PARTICIPATION ET URBANISME DE L'ENTRE-DEUX

L'habitant est un expert de ses lieux de vie. Pour profiter de son expertise, l'UED propose une approche particulière de la participation citoyenne, avec différents possibles degrés d'implication de l'habitant aux projets de planification.

« L'habitant n'est pas obligé de connaître l'urbanisme, l'urbaniste doit comprendre les habitants. Ce qui crée au passage un paradoxe : la dimension argumentative (savoir développer et défendre des propositions rationnelles) est plus "définitive" pour l'habitant, notamment lorsque comme citoyen, il participe sur la scène publique à un processus de propositions/réfutations, que pour le chercheur ou l'urbaniste, qui assume que cet exercice ne clôt pas sa démarche, loin de là. Il vise un degré de connaissance supérieur qui inclut le fait que les habitants ordinaires sont aussi des êtres capables de faire usage de leur raison. Ses convictions initiales en seront affectées et la réalité finale sera peut-être assez éloignée de la construction raisonnée initiale que l'urbaniste avait construite. Cela ne signifie pas que l'urbaniste se réduit à n'être que l'animateur d'un dispositif procédural. Grâce à ses connaissances et au fait que, à travers le maître d'ouvrage, il représente la société dans son ensemble, il dispose d'atouts pour que les idées-forces de son ambition initiale se retrouvent à la fin du processus. » Lévy 2015a, pp. 400-401

L'un des points problématiques des processus participatifs est la tendance à considérer l'avis des participants comme stable (ibid.). Les habitants et les professionnels de l'urbanisme ne sont pas les seuls acteurs. Il convient d'ajouter l'autorité, dont les représentants élus influencent les modifications (ou l'absence de modification) de l'environnement.

Pendant les workshops (cas d'études à Renens et Lausanne présentés dans le chapitre précédent), il est arrivé que des passants expriment leur désaccord vis-à-vis des projets de planification dans lesquels nous nous inscrivions (Léman 2030, Rayon vert et Pôle Gare). « Les habitants sont contre », « les élus ne veulent pas », « les commerçants ne vont pas aimer » (Charbonneau 2013, pp. 2-3), ces remarques ont un point commun : elles sont faites au nom de groupes auxquels n'appartient pas celui qui se prononce. Souvent, ceux qui s'expriment se font porte-parole de personnes qui ne le leur ont pas demandé, avec qui ils ne sont parfois pas en contact et qui n'ont pas forcément le même avis que celui qui est défendu en leur nom auprès des urbanistes. Les professionnels de l'aménagement, lorsqu'ils intègrent les remarques des acteurs, doivent distinguer les informations qui concernent directement ceux qui les donnent de celles qui sont dispensées au nom d'autres personnes.

« Pour que le contact s'établisse spontanément, il est indispensable que les échanges puissent, dans une certaine mesure, rester informels et non contraignants. » Hertzberger 2011/2010, p. 317

Le test in situ grandeur nature permet d'impliquer un public plus nombreux et plus diversifié que dans les concertations classiques ou dans les réunions publiques. Habiter le site pendant plusieurs jours laisse une place à des rencontres informelles, qui enrichissent le projet. La méthodologie de cette thèse a fait émerger différents degrés d'implication des habitants dans les projets de réaménagement d'espaces publics. Voici les types d'actions réalisées par les habitants, présentées dans un ordre croissant d'engagement.

a. Observer

L'observation de l'EP est le plus petit degré de mise en lien entre professionnels et habitants. Dans ce cas, les habitants ne sont qu'observateurs. Les urbanistes, après avoir établi un diagnostic du lieu, en proposent leur lecture. Ils communiquent par détournements d'éléments de l'EP, par performances artistiques, pour perturber le quotidien des habitants. Invités à s'imaginer des possibles, tous les passants sont touchés. L'action dans l'EP est un moyen d'informer de changements à venir et de possibilités que cela ouvre. L'objectif est de révéler le potentiel du lieu (percevoir les gains et pas seulement les pertes), mais aussi de créer un sentiment d'appartenance par la construction de souvenirs communs à toutes les personnes présentes. Les habitants sont témoins d'autres usages possibles d'un lieu de leur quotidien, ils observent ces propositions sans que cela ne leur demande d'engagement, ils prennent position, s'expriment, discutent entre eux sur ce que leur évoque la proposition. Une réflexion collective sur l'avenir du lieu s'enclenche.

b. Dialoguer

Par définition, le dialogue rend possible un aller-retour entre les différents acteurs. Lorsqu'ils dialoguent avec les urbanistes, les habitants s'informent sur les projets en cours de planification, et ils transmettent aux professionnels leurs avis sur les changements à venir. Ces derniers obtiennent des informations qualitatives sur les attentes des habitants. Nous avons vu dans les deux cas d'étude (présentés dans le chapitre

précédent) qu'il y a différents moyens d'établir un dialogue. *Le chantier ouvert* en est un : concevoir et réaliser les projets *in situ* génère de nombreuses occasions d'échange avec une grande diversité d'acteurs. L'inauguration des transformations et le débat final, en présence de représentants des différents groupes d'intérêts ont également généré des opportunités de dialogue. Avec cette approche, les habitants peuvent être consultés en amont des projets et tout au long de leurs réalisations, et les urbanistes peuvent directement en appliquer les enseignements.

c. Expérimenter

Les professionnels peuvent aussi proposer aux habitants de tester en ressentant les qualités de l'espace. Là encore, le quotidien des habitants est perturbé par la mise en place d'un dispositif, qui leur propose de nouvelles invites. L'implication du corps permet une autre perception des possibilités du lieu et des changements à venir. Cela aide à aller au-delà des frustrations, ou alors de s'y confronter directement, matériellement, pour mieux les comprendre.

d. Coopérer

Ce degré d'implication va plus loin que la concertation. Ici, les habitants sont acteurs de la réalisation du projet. Ils réfléchissent, proposent, testent. Ensemble, les acteurs du projet concrétisent leurs idées en les spatialisant. La co-construction est une forme de coopération entre les acteurs. Les degrés d'implication de chacun peuvent être très variés, elle n'est pas forcément synonyme d'implication « créative » de tous les participants. Il est possible qu'elle ait simplement pour but de répondre à certaines de ses attentes en créant un moment collectif de contribution à l'amélioration de la qualité de son cadre de vie.

e. Être accompagné

Dans ce cas, les modifications de l'EP sont le fruit d'initiatives d'habitants. Cette approche peut attester d'un manque de vision globale, à long terme, ou de représentativité. Pour y pallier, les urbanistes accompagnent les habitants en négociant le cadre autorisant leur réalisation, afin de veiller à ce que l'intérêt général dépasse les intérêts individuels. L'objectif est une amélioration immédiate de la qualité d'un espace.

5.2. ÉLÉMENTS DE DÉFINITION DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX

La deuxième sous-partie de ce dernier chapitre revient sur quatre éléments de définition de l'UED qui ont émergé au fur et à mesure de l'avancement de la thèse. Pour commencer, nous allons voir en quoi habiter le site que l'on transforme est fécond pour le projet (5.2.1.). La deuxième sous-partie explique comment l'UED intègre la notion de processus (5.2.2.). Troisièmement, nous reviendrons sur l'échelle de la micro-intervention (MI), afin de clarifier sa raison d'être dans les projets de planification (5.2.3.). Enfin, nous nous attarderons sur la notion de réversibilité. Nous verrons que si les projets disparaissent matériellement, ils laissent des traces immatérielles qui ont un rôle dans la planification (5.2.4.).

5.2.1. TRANSFORMER EN HABITANT

Espace vécu

L'espace vécu est l'espace subjectif, tel qu'il est perçu et pratiqué par les êtres qui y vivent (Lévy et Lussault 2013, p. 367). Frémont (in : ibid.) distingue l'espace de vie, qui est l'ensemble des lieux fréquentés par une personne ou par un groupe, l'espace social, qui est l'espace de vie plus les interrelations sociales qui le sous-tendent et l'espace vécu, qui est l'espace social auquel s'ajoutent les valeurs psychologiques qui s'attachent aux lieux et qui unissent les hommes à ceux-ci par les liens matériels.

Lorsqu'il « construit en habitant » (Bouchain et Hallauer 2011), l'aménageur agit non pas pour, ni avec les habitants, mais *en tant* qu'habitant (Hallauer 2016). Il est alors obligé de reconnaître la diversité et la fluctuation des attentes sur un même lieu, qu'il ne pourra pas ignorer dans les solutions qu'il développe. Habiter le site m'a semblé, dans les deux cas d'étude, être une manière d'accéder à des degrés d'information qui ne m'étaient pas accessibles jusque-là. Concevoir et réaliser le projet *in situ* sont des caractéristiques incontournables de l'UED, ce ne sont plus deux étapes distinctes du processus de projet (Coloco). Il s'agit de s'immerger dans le contexte, de ressentir l'atmosphère du lieu, d'y rencontrer ses habitants à tous moments.

Test

Essai d'un produit ou d'un programme pour vérifier son action, son fonctionnement (d'après une définition du Larousse). Mise à l'épreuve permettant de confronter un fait avec une hypothèse et de détecter l'impact d'un changement (d'après des définitions du CNRTL).

Préfiguration

Ce qui annonce un événement futur sous une forme imparfaite (Larousse). Ce qui figure, de manière plus ou moins nette, le type, les caractères de quelque chose à venir (CNRTL).

Les notions de *test* et de *préfiguration* sont fondatrices de la pratique de l'UED. Le test permet d'aller plus loin que ce que l'on s'autoriserait dans un projet classique. Il donne directement à voir si l'audace est porteuse ou non. La préfiguration est une représentation d'éléments prévus dans le projet planifié. Par exemple, dans le deuxième cas d'étude, le régime *zone de rencontre* est préfiguré (il sera mis en place de façon définitive en 2020), tandis que l'aménagement (identité visuelle, aménagement) sont testés : ils n'ont aucun lien avec le projet *Rayon Vert*, qui sera réalisé en 2020. Test comme préfiguration vont apporter des éléments nouveaux au projet planifié, en donnant des indications sur la réception des différentes transformations par les habitants de l'EP.

À l'opposé des grands chantiers, qui sont fermés au public, l'UED procède par CO. En perturbant le quotidien des passants, ces chantiers invitent à l'échange et à la coopération et établissent un lien entre les professionnels de la planification et la population. Les propositions s'adaptent au contexte au fur et à mesure de leur construction (Ricard 2016). Action (projet) et analyse (diagnostic) ne sont plus différenciées, mais mêlées (Gential et al. 2016, p. 41). Le chantier ouvert est une occasion de créer un lien spontané entre des acteurs qui n'auraient probablement pas interagi autrement.

Chantier ouvert (CO)

Le CO est visible par tous et accessible à tous. Les modifications apportées à l'espace public sont conçues (au moins en partie) et réalisées directement dans l'espace où elles sont appliquées. La transformation se fait sous les yeux des passants, qui peuvent interagir avec ceux qui l'opèrent. Dans certains cas, les passants sont invités à participer aux travaux. Le CO est une façon d'agir sans délai, de mettre instantanément en application les éléments issus du dialogue entre professionnels et population. Les idées sont immédiatement concrétisées, testées et discutées.

5.2.2. UN PROCESSUS ITÉRATIF

« A building is not something you finish. A building is something you start. »
Brand 1994, p. 188

La citation de Brand semble d'autant plus pertinente lorsqu'elle est appliquée à l'aménagement des EP. La fabrique de la ville est un processus continu qui n'a pas de fin. Les paysages ne sont jamais complets, mais toujours sujets à contestation et renégociation (Michael 2000, p. 111). L'UED commence des histoires en mettant en lien des acteurs dans l'espace, il s'inscrit donc dans des processus dont l'état final n'est pas connu (voire n'existe pas).

Itératif

Qui est répété jusqu'à ce qu'une condition particulière soit remplie (d'après une définition du CNRTL).

Par le test et la préfiguration, le processus de planification devient itératif, il s'améliore au fur et à mesure du temps de façon incrémentale.

« Ainsi, la fin n'est jamais définie dès le début du processus. L'incrémentalisme est la façon écologique de décider par la participation continue de toutes les informations et de tous les informateurs qui surgissent inopinément, c'est-à-dire par rapport au contexte. » Kroll 2001/2012, p. 9

Cette approche permet d'ajuster le projet aux aléas du contexte, de considérer la transformation comme une adaptation et pas comme un changement d'état radical. Goelzer et Pradel (2015) parlent de chrono-urbanisme, pour qualifier le caractère évolutif des espaces urbains. Ils estiment que « pérenniser peut être un but, mais conserver la dynamique, le renouvellement est très important aussi » (Goelzer et Pradel 2015).

« Il s'agit de ne pas penser la variable espace de manière isolée, mais bien de l'articuler avec des usages évoluant dans des temps plus ou moins longs (une journée, quelques mois, quelques années). [...] Il s'agit alors d'imaginer une ville malléable, itérative, capable de s'adapter aux nouveaux usages de la ville, suivant le lieu et l'espace dans lequel lesdits usages s'inscrivent. » Goelzer et Pradel 2015

Dans le paragraphe précédent, nous avons vu que le test est un essai « hors contexte », dans le sens que la proposition réalisée (la modification de l'EP) n'a pas fait l'objet de dessins préliminaires, elle ne fait pas partie de ce qui est planifié. La préfiguration,

quant à elle, est une réalisation partielle de ce qui est dessiné. Lorsqu'il révèle un potentiel exploité par les habitants, le test gagne à être intégré dans le projet planifié. Parce que le processus est itératif, le test peut alors devenir préfiguration, puis projet pérenne. L'adaptation du projet peut se faire à différentes échelles de temps.

a. Adaptation sur une journée ou une semaine

« Comme cela se fait déjà dans de nombreuses villes, on avait trouvé dans cette ville, des compromis, des solutions souples : certaines voies étaient réservées à certaines heures pour les transports collectifs ; à d'autres heures, les vélos pouvaient y circuler ; et le soir, les voitures pouvaient même y stationner. Cela était très utile dans les parties denses de la ville, car cette flexibilité des voies publiques avait permis de retrouver une certaine polyvalence fonctionnelle et sociale. »

Masbounji 2009, p. 116

La fréquentation de certains lieux varie en fonction du moment de la journée. C'est le cas par exemple des rues commerçantes – dont le statut change lorsque les commerces sont ouverts ou fermés – des sorties d'écoles, du marché hebdomadaire, etc. Ces pratiques impliquent différentes utilisations de l'espace selon le moment de la journée ou le jour dans la semaine. L'aménagement est capable de s'adapter à ces changements pour toujours répondre au mieux aux attentes. Les rues peuvent par exemple devenir piétonnes à certaines heures et autoriser les véhicules à circuler le reste du temps. Cela vaut aussi pour le stationnement automobile.

b. Adaptation sur plusieurs mois

Les transformations de l'EP sont toujours améliorables. Après leur mise en place, il est possible de continuer à opérer des modifications pour répondre aux externalités négatives qui apparaissent dans l'usage, ou pour s'adapter aux changements extérieurs. Ainsi, l'aménagement gagne en qualité au fur et à mesure du temps.

c. Adaptation sur plusieurs années

« Il y a aussi ce qu'on appelle la "succession écologique" dans les villes, c'est-à-dire le fait que la nature des populations dans plusieurs quartiers ainsi que les bâtiments changent au fil du temps à mesure que les attentes changent. Il y a également le déclin ou le renouveau (ex. : l'embourgeoisement) de certains quartiers. Tout cela signifie qu'il n'est pas souhaitable et pas bon de faire coller de trop près la culture et l'environnement. Les logements et les autres types de bâtiments et d'établissements doivent par conséquent laisser une certaine marge de manœuvre, être souples pour pouvoir s'adapter et rester porteurs de soutien, malgré tous ces changements. L'économie et la durabilité exigent des environnements qui répondent aux changements à mesure que le temps passe et tout au long de leur vie. » Rapoport 2003, p. 153

L'application des principes de l'UED peut s'étendre sur plusieurs années. Plutôt que de dépenser tout le budget du réaménagement en une seule fois, il s'agit d'avoir les moyens de continuer à apporter des modifications pendant plusieurs années. Ainsi, l'aménagement reste dynamique (fig. 5.1.).

FIGURE 5.1.

Des étapes du processus de transformation de la place de la Gare Sud, Renens (VD)

A
avant 2013 Rond-point

B
après 2013
Priorité de droite, tracé de la chaussée correspondant au projet Rayon Vert

C
2007
Projet Rayon Vert planifié
Concours gagné par le bureau Farra Zoumboulakis et associés

D
après 2013
Photo prise en août 2015

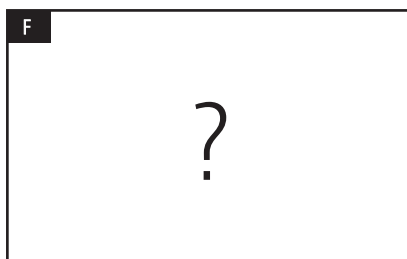
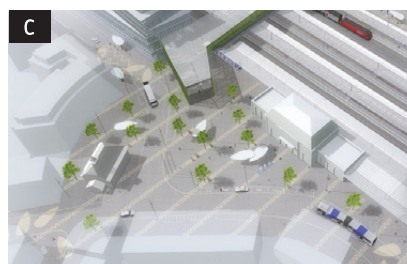
E
mai 2017
Zone de rencontre temporaire

F
2020
Projet Rayon Vert réalisé

ORTHOPHOTOS



VUES PERSPECTIVES



5.2.3. L'ÉCHELLE DE LA MICRO-INTERVENTION

« L'aménagement urbain se doit donc de toujours revenir à l'échelle première de la corporéité. » Lavadinho in : Cogato Lanza et Pattaroni 2014, p. 160

Micro-intervention (MI)

Les principes d'une MI se résument en trois mots : *ligther*, *quicker* et *cheaper* (MacIver 2010). « Léger » (*ligther*) car les interventions sont flexibles et réversibles, elles ont un faible impact sur l'infrastructure. « Moins cher » (*cheaper*) car les réalisations sont conçues dans des matériaux bon marché et/ou récupérés. Enfin, « rapide » (*quicker*) parce que le caractère temporaire des MI permet de contourner les nombreux codes bureaucratiques (autorisations, normes, réglementations, etc.) nécessaires à la réalisation de projets « pérennes ». Ces trois caractéristiques permettent d'agir immédiatement dans l'espace public, et de répondre à plusieurs objectifs : activer des espaces publics, enclencher un changement – montrer qu'il est possible d'agir –, donner à voir les qualités spatiales d'un lieu, générer un sentiment d'appartenance, créer des précédents pour faciliter la mise en œuvre de cette approche dans d'autres projets de planification, tester l'impact de changements, convaincre par l'action (ibid.).

L'échelle de la MI est incontournable pour produire des aménagements capables de soutenir des pratiques attendues, garants d'EP habités. Elle se rapporte à celle de l'individu, dont le corps est en interaction avec l'environnement. Parce que son impact est limité, cette échelle permet de prendre des risques sans produire de désagréments importants, tant en lançant une dynamique.

« Davantage d'émancipation génère davantage de motivation, et libère une énergie qu'un système décisionnel centralisé tend à juguler. » Hertzberger 1991/2010

La MI favorise une responsabilisation de tous les acteurs : les petites entités étant facilement contrôlables, les initiatives citoyennes peuvent être encouragées. Il y a donc un enjeu sociétal à développer des projets à faible impact sur le territoire et à fort impact social.

Si elle est isolée et non pensée dans un système global, la MI peut être problématique car elle témoigne d'une absence de planification (Da Cunha et Matthey 2007). L'UED cherche à intégrer ces initiatives isolées à une vision plus large, celle de processus de planification en cours. En intégrant les habitants dans la conception des projets d'aménagement, il devient possible de connaître et d'opérer des modifications a priori minimales de l'existant, mais qui pourront avoir des répercussions à plus grande échelle.

« L'histoire avance, non de façon frontale comme un fleuve, mais par déviations qui viennent d'innovations ou créations internes, ou d'événements ou d'accidents externes. La transformation interne commence à partir de créations d'abord locales et quasi microscopiques, s'effectuant dans un milieu restreint initialement à quelques individus et apparaissant comme déviances par rapport à la normalité. » Morin 2000, p. 44

« C'est parfois par la petite fenêtre d'opportunité que de grands changements peuvent voir le jour. » Schum 2014, p. 2

L'impact d'une MI est limité, mais si elle s'avère adaptée à une demande, sa reproduction ou son évolution à plus grande échelle sont générateurs d'un changement progressif. Rapoport (2003, p. 14) oppose la MI au changement drastique qui, s'il survient trop rapidement et n'est pas désiré, est destructeur, car les personnes concernées ont le sentiment de n'avoir aucun contrôle sur les changements qui les affectent.

« Ce qui en revanche fonctionne généralement beaucoup mieux, c'est un changement progressif permettant [...] une adaptation créative : le rejet de certaines innovations, l'adaptation d'autres et leur intégration dans le système culturel. » Rapoport 2003, p. 14

Les changements sociétaux se font par une multitude de petits changements dans les modes de vie des individus. Le changement serait donc initié par des individus ou des groupes, sur le principe du *bottom-up*.

« L'impact local de ces microactions urbaines pourrait avoir un effet qualitatif sur le grand projet (effet systémique). Ce principe "d'effet papillon" s'apparente davantage à une stratégie qu'à une tactique (échelle spatiale et temporelle étendue). En effet, aujourd'hui personne ne maîtrise et ne comprend réellement l'ensemble des processus de cette catégorie de projet urbain "XXL" qui s'étendent sur des dizaines d'années. L'attention portée à ces petites interventions temporaires, intégrées à un projet urbain beaucoup plus grand, nous permettrait, comme l'ont mentionné certains interlocuteurs, de reprendre une partie de la maîtrise de la fabrique urbaine. » Chabot 2013, p. 59

Agir à petite échelle tout en ayant une stratégie à plus large échelle est un moyen de développer des aménagements d'espaces publics capables de s'adapter à l'évolution des attentes. Ainsi, sans attendre un consensus entre tous les acteurs ou un investissement financier important, sans se soumettre à un cadre légal complexe, l'UED apporte des éléments concrets aux projets de planification. Il s'agit de « s'investir dans des choses très petites, dont on ne connaît pas l'impact à une échelle de représentation urbaine, tout en créant des stratégies de développement globales intégrant ces petits gestes quotidiens dans le devenir de la ville » (Coloco in : Collectif ETC 2015, p. 111).

« Pour toute action entreprise en milieu incertain, il y a contradiction entre le principe de risque et le principe de précaution, l'un et l'autre étant nécessaires. [...] Ainsi, nulle action n'est assurée d'œuvrer dans le sens de son intention. » Morin 2000, pp. 48-50

Les MI sont prévues pour rester en place un temps limité. En réalisant des projets réversibles et de petite échelle, la contradiction entre principe de risque et principe de précaution est dépassée : il est possible d'agir tout en minimisant les risques.

5.2.4. RÉVERSIBILITÉ ET IRRÉVERSIBILITÉ

Il n'y a pas de permanence dans les caractéristiques de l'EP. La réversibilité matérielle est relative à une échelle de temps : la ville évolue au cours de la journée, au fil des saisons et des années. Les aménagements doivent être capables de s'adapter à l'évolution constante des modes de vie. Ainsi, il semble porteur d'instaurer des espaces de discussion sur ce qu'il pourrait se passer dans l'EP, sur ce que l'on pourrait y faire. La réversibilité dont il est question ici consiste à imaginer des transformations de l'EP qui ne demandent pas de modification de l'infrastructure. Ainsi, il est possible de revenir à l'état précédent sans engager de coûts ni dépenser de ressources.

« On a parfois l'impression que l'action simplifie, car, dans une alternative, on décide, on tranche. Or, l'action est décision, choix, mais aussi pari. Et dans la notion de pari, il y a la conscience du risque et de l'incertitude. » Morin 2000, p. 47

La réversibilité ne correspond pas pour autant à une absence de choix, bien au contraire. Les artefacts développés par l'UED sont une prise de position, leur réversibilité les rend perfectibles. L'objectif est d'augmenter la qualité d'usage d'espaces publics du court au long terme, grâce à des modifications temporaires. Dès lors, quel est l'impact aux moyens et longs termes ? Les transformations temporaires de l'EP sont réversibles matériellement, mais nous allons voir que les réflexions qu'elles engagent, les liens qu'elles tissent, les prises de conscience d'une certaine capacité d'action qu'elles déclenchent, les envies qu'elles éveillent lui survivent. Chabot (2013, p. 48) explique bien en quoi les interventions, même lorsqu'elles ne sont plus en place, ont une influence sur l'EP : la qualité de l'aménagement pérenne est améliorée et la population est sensibilisée aux enjeux des projets urbains.

Dans le cadre d'un projet réalisé à Lausanne avec le collectif Transmission nous avons invité les habitants d'un quartier à opérer un glissement du regard sur leur environnement familial. Avec quelques accessoires, un escalier urbain n'est plus seulement un connecteur entre deux niveaux de la ville, il invite à s'y asseoir pour manger (fig. 5.2.). Plus tard, même sans les accessoires (nappe, chandelles, etc.), ceux qui ont vécu l'événement ne verront plus l'escalier comme avant. Leur souvenir va enrichir les invites que représente l'escalier.

L'aspect réversible des interventions permet de questionner les règlements et le cadre normatif, pour toujours les mettre à jour. Dans les deux cas d'études, c'est notamment le caractère éphémère des projets qui a rendu possible leur installation puis leur séjour dans l'EP, la prise de risque et le dépassement des cadres en place. La réversibilité d'une intervention lui confère un caractère spécifique, loin de celui de l'installation pérenne. Plutôt que de chercher à tout prix à proposer un aménagement idéal, elle permet de poser de nouvelles questions. Si le projet réalisé ne s'avère pas représentatif des envies, il suffira alors de tester autre chose.

5.3. MISSIONS ET COMPÉTENCES POUR METTRE EN ŒUVRE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX

La troisième sous-partie de ce sixième chapitre est consacrée aux modalités du rôle du professionnel de l'aménagement qui met en œuvre l'UED. Au-delà d'établir une communication entre les différents acteurs d'un projet, il doit rassembler les enjeux d'un site et être capable de spatialiser des propositions pour accompagner le changement. Nous réfléchirons à la légitimité qu'il a à agir sur l'espace public (5.3.1.). J'expliquerai l'enjeu d'inviter les acteurs à changer de regard sur ce qu'ils connaissent (5.3.2.). Ensuite, nous préciserons les statuts d'activateur (5.3.3.) et de connecteur (5.3.4.) que prend l'urbaniste. Nous terminerons ce chapitre en considérant le lâcher-prise comme une partie intégrante des compétences requises pour mettre en œuvre l'UED (5.3.5.).

5.3.1. QUELLE LÉGITIMITÉ MODIFIER L'ESPACE PUBLIC ?

La substance de l'espace public (EP) repose sur l'existence et la préservation de liens faibles (co-présence), partagés par ceux qui le constituent et l'incarnent (Mauron 2016). Quand des habitants tentent de transformer des liens faibles en liens forts – relations interpersonnelles privées, résidence, exclusion d'une partie de l'altérité

sociétale, objet d'art envahissant, etc. — la publicité de l'EP est menacée et diminuée. Le « propriétaire » de l'espace public est la Municipalité dans laquelle il se trouve. Cette dernière définit les conditions de son occupation. Théoriquement, l'EP doit accessible à tous, il n'est pas réductible à un usage, un acteur ou un groupe et le danger est une appropriation trop personnelle. L'EP est propriété de nombreux acteurs dans l'usage (Mauron 2016). Habiter permet-il de gagner une légitimité à agir sur un environnement partagé ?

FIGURE 5.2.
L'escalier devient table de
banquet. Collectif *Transmission*,
7 mai 2015, Lausanne



Agir dans l'espace public implique une multitude d'acteurs, qui sont concernés de près ou de loin par les modifications opérées. Faut-il permettre à un plus grand éventail d'individus ou de groupes d'intervenir dans les espaces publics lausannois ? Si oui, comment ? La question du contrôle se pose alors. Si n'importe qui pouvait modifier l'environnement, comment s'assurer, par exemple, que les installations ne mettent

pas en danger les habitants ? Qui doit avoir un contrôle sur tous ces paramètres ? Comment laisser la place à des processus innovants sans perdre le caractère public de l'EP, sans déprécier ses qualités existantes ? Dans la balance entre appropriation et accès à tous, qui peut faire sienne une portion d'espace public pendant un instant donné ? Au nom de qui, de quoi ? À quelles conditions et par qui ces conditions ont-elles été posées ? Entre l'autocensure et les usages abusifs, « entre l'idéal d'accessibilité et d'hospitalité à l'étranger propre à la ville moderne et le souci de pouvoir gérer en commun et s'approprier les espaces urbains » (Cogato Lanza et al. 2013, p. 169), il existe une marge de manœuvre à explorer, un équilibre à trouver. Les risques sont « de basculer soit vers le repli d'un espace communautaire d'où l'étranger serait exclu, soit vers l'impersonnalité d'un espace public d'où l'usage habitant serait exclu » (ibid., p. 182). Il s'agit de dépasser ces deux dérives.

L'expérience des demandes d'autorisations du premier workshop, mais aussi les entretiens d'habitants que j'ai menés, nous enseignent que les interdictions sont considérées différemment si les acteurs en reconnaissent la raison d'être : lorsque les règles sont comprises, elles sont plus facilement respectées. Il y a donc un enjeu, pour les personnes garantes du respect des règles, à communiquer, à en transmettre le sens. Alors, les infractions aux règles deviennent des pistes d'évolutions éventuelles plutôt que le fruit d'une mauvaise interprétation. Elles appellent à actualiser les règles, à les mettre à jour.

Dans nos cas d'étude (présentés dans le chapitre précédent), ce sont des étudiants qui ont conçu, réalisé et installé des interventions dans l'espace public. Selon le rôle qu'ils endossent, leur marge d'action n'est pas la même. S'ils agissent en tant qu'étudiants, la visée pédagogique du travail désacralise les actions, car « ce n'est pas pour de vrai ». S'ils se présentent comme affiliés à l'EPFL, ce sont le caractère prestigieux de l'institution et sa propre légitimité qui font effet. S'ils se présentent comme des professionnels de l'aménagement collaborant aux projets *Pôle Gare*, *Rayon Vert* et *Léman 2030*, les étudiants se placent dans une actualité, et s'exposent à des amalgames quant à leur rôle dans la transformation de la ville. En tant qu'habitants de l'espace public, ils accèdent à des degrés d'information différents de ceux des professionnels, l'espace vécu entre en jeu. Ils sont également des citoyens, certains habitent la ville de Lausanne. Les étudiants remplissent tous ces rôles, qui donnent chacun une marge de manœuvre différente pour transformer l'EP. Cette ambiguïté dans le rôle des acteurs mériterait-elle d'être clarifiée ? Ou bien est-ce justement de ce flou que peuvent naître des idées et projets pertinents pour le lieu ?

5.3.2. INVITER À VOIR AUTREMENT

Gibson (1979/2014, p. 224) convoque une des lois de l'arrangement optique expliquant que depuis n'importe quel point d'observation stationnaire certaines parties de l'environnement sont révélées et les parties restantes dissimulées. En changeant de point de vue sur le territoire, on en découvre d'autres facettes qui étaient jusqu'alors non perceptibles, mais qui existaient déjà. Il s'agit de rendre visible un potentiel jusqu'ici non perçu.

Au cours de la première phase du terrain (l'enquête qualitative), les habitants, en partageant leur expérience et leur point de vue sur leurs lieux de vie, nous en ont livré certaines facettes. À celle-ci s'ajoutent toutes celles perçues par les autres habitants, qui n'ont pas forcément eu l'occasion de s'exprimer à ce moment-là. Ensemble, elles constituent un portrait du potentiel *exploité* du territoire, constitué des invites transformées en prises par des acteurs.

Potentiel d'un espace

Champ des possibles d'un espace à un instant donné (ce que les acteurs peuvent y faire), mais aussi possibilités (encore) invisibles qui s'offrent aux acteurs. Ce potentiel n'est ni constant ni générique : il dépend à la fois de quelque chose d'attendu et d'une capacité. Il est relatif à chaque acteur, selon ses capacités de perception et d'action.

³ in : <http://www.bellastock.com/>, consulté le 10 mars 2017

Le professionnel a un rôle à jouer dans la révélation du potentiel d'un lieu : il peut inviter à détourner l'existant, ou proposer de nouvelles invites. Ricard (2016) propose de reprendre « possession du déjà là, qui est un alibi pour refaire ensemble ». Il s'agit de « puiser dans les propres ressources d'un territoire pour accompagner sa mutation » (Bellastock³). Valoriser et réinventer l'existant sont des enjeux importants de notre époque, où l'économie des ressources est plus que jamais à l'ordre du jour. Parce qu'elle permet de réduire les coûts, cette approche paraît nécessaire au moment où les institutions publiques établissent des partenariats public-privé par manque de fonds pour l'entretien des EP.

« La plupart des objets et des formes présentent, en plus de la fonction pour laquelle ils ont été conçus et à laquelle ils doivent généralement leur nom, un potentiel et une valeur ajoutée, qui leur confèrent une grande efficacité. »
Hertzberger 1991/2010 p. 258

Hertzberger (1991/2010, p. 313) estime que l'environnement offre davantage que ce pour quoi il a été pensé (s'il l'a été). Il préconise d'élargir les possibilités des objets dessinés par les concepteurs, pour les rendre plus utiles, mieux utilisables et plus appropriés à leur fonction, ou appropriés à davantage de fonctions.

« Ni la neutralité – qui résulte inévitablement de la flexibilité (tolérable pour tous, mais convenable pour personne) – ni la spécificité – qui est la conséquence d'un extrait d'expression (tout à fait pertinent, mais pour qui ?) – ne peuvent apporter de solution adéquate. Ce n'est pas entre ces deux extrêmes (d'un côté le manque d'engagement, de l'autre l'excès d'assurance) que réside une possible solution, mais à l'écart de ceux-ci, c'est-à-dire à un point de vue auquel chacun puisse se référer à sa manière, un point de vue qui puisse revêtir pour chaque individu une signification différente. » Hertzberger 1991/2010, p. 260

Lorsque l'on est pris dans le rythme de son quotidien, « on oublie que ça pourrait être différent » (Lavadinho 2015). Bien des gens – décideurs compris – n'arrivent pas à imaginer qu'un espace pourrait différer de ce qu'ils ont l'habitude de voir quotidiennement (von der Mühl 2014, p. 4). Il y a donc un réel enjeu à rendre visible l'univers des possibles. L'expérimentation, parce qu'elle actualise des virtualités, aide à se projeter et à s'approprier l'espace autrement. Aménagements ou actions éphémères permettent de découvrir « l'espace à la porte » d'une manière différente.

5.3.3. ACTIVER L'ESPACE PUBLIC

« La plupart du temps les ingrédients sont en partie présents et nous agissons surtout sur leur mise en mouvement : initiant, renforçant ou transformant une dynamique. » Coloco 2012, p. 64

L'agence Coloco, dans sa pratique, opère un glissement de son rôle d'urbaniste, qui passerait de créateur (maître d'œuvre) à liant (coordinateur), cela pour « ne pas imposer d'image à des sites que l'on n'habite pas ». Ces derniers expliquent qu'ils

veulent, « avec [leurs] compétences, susciter et matérialiser les désirs des gens et en même temps répondre aux contraintes de la ville – fonctionnement, entretien, réseaux, accès, sécurité... » Ainsi, ils expliquent avoir « un rôle d’activateurs » (Coloco in : Collectif ETC 2015, p. 112). L’activation facilite l’expression de l’émergence, rendant possibles certains comportements.

« L’assimilation consiste à ajouter simplement de nouveaux objets à une organisation inchangée, tandis que l’accommodation implique un changement des schèmes qui permettent d’accueillir le nouveau. » Lévy et Lussault 2013, p. 784

C’est parce que les lieux portent les traces passées de petits gestes d’appropriation et accommodations (une grille bricolée, une chaise mise en partage, un pot de fleurs laissé sur le trottoir) qu’ils suscitent la poursuite et le renouvellement de ces usages : les traces ne sont pas seulement mémoire, mais aussi prise pour les gestes à venir. Ainsi, elles ne témoignent pas seulement d’actes, mais évoquent des potentiels (Cogato Lanza et al. 2013, p. 168). Par des interventions légères, il est possible de mettre en évidence des qualités intrinsèques des lieux, qui ne sont pas toujours visibles par ceux qui les habitent. Interroger leur statut peut encourager une revitalisation immédiate, en suggérant une nouvelle image possible ou en étant le vecteur de l’activation d’un espace. Les urbanistes mettant en œuvre l’UED ont pour rôle d’informer sur les possibilités qui existent déjà, de percevoir les potentielles invites qui sont attendues et de les révéler, par des actions légères et immédiates.

Si l’utilisation des automobiles individuelles venait à diminuer drastiquement, le territoire en garderait les traces. Tout un univers d’objet et d’infrastructures (routes, stations-service, garages, etc.) est relié à la voiture et continuerait d’exister. Quelle est la réversibilité des territoires qui fonctionnent avec la voiture ?

« La rapide obsolescence de solutions par trop spécifiques ne conduit pas seulement à des dysfonctionnements, mais à une totale inefficacité. C’est ce qu’illustrent par exemple les parkings à rampes que l’on continue de construire partout : peut-être s’agit-il là d’un système bon marché et facile à mettre en œuvre, mais des bâtiments de ce genre ne pourront jamais être utilisés à d’autres fins – lorsque beaucoup moins de monde possédera une voiture, par exemple. » Hertzberger 1991/2010, pp. 255-256

Les infrastructures conçues pour répondre à un usage spécifique ont parfois du mal à s’adapter à l’évolution des attentes. Pour réussir à passer leur fonction première – celle pour laquelle ils ont été conçus – l’enjeu est d’être capable de porter un nouveau regard sur ce qui existe. L’UED, lorsqu’il est appliqué à des infrastructures automobiles, peut aider à en dépasser l’aspect monofonctionnel. Des espaces qui apparaissaient comme non résilients le deviennent alors. Aujourd’hui dédiés à la circulation, ils ont le potentiel d’accueillir des pratiques de séjour (Jensen 2015).

« How many of the mundane sites hosting mobility carries the potential to become more than mono-functional and instrumentals sites (e.g. parking only) ? [...] The sites hosting mobilities also are full of potential for more socially inclusive practices, fun and ludic engagement as well as affective and sensorial enriched experiences. » Jensen et al. 2015, p. 1

Le potentiel d’un territoire à supporter des mobilités alternatives à l’automobile n’est pas toujours perçu par les usagers. Cela implique de déceler dans son environnement des invites capables de soutenir des comportements alternatifs. Bendix Laang a travaillé sur un parking de la ville d’Aalborg (Danemark). En analysant les

comportements qui y prennent place, elle a montré ce qui est actualisé : le parking soutient des pratiques autres que sa fonction de stationnement automobile. En même temps, elle a développé avec des étudiants des virtualités, des éléments qui *pourraient* prendre place sur le parking pour qu'il soutienne davantage de pratiques (Bendix Laang 2015). Elle montre ainsi que le parking est déjà plurifonctionnel et pourrait l'être encore plus. L'urbaniste est alors *le révélateur* de la richesse de ce qui est déjà actualisé et *l'activateur* de ce qui pourrait exister.

5.3.4. CONNECTER LES ACTEURS

« La capacité des acteurs publics à transformer un territoire et à le rendre hospitalier à une grande diversité de projets est fortement liée d'une part à la coordination entre acteurs publics et d'autre part à la capacité à négocier avec des acteurs privés. Compte tenu de la complexité de la prise de décision publique, la coordination est de fait centrale pour transformer une ville ou un territoire. »

Kaufmann 2014, p. 128

Le dialogue n'est pas toujours évident entre les urbanistes et la société civile (Lévy 2015a). En effet, aujourd'hui encore, il semble difficile d'établir un lien entre les initiatives locales et les processus de planification. Les habitants rencontrent au quotidien des obstacles à leurs pratiques, sans disposer des outils pour les lever. Ils peuvent ressentir une absence de prise en compte de la part des professionnels, qui gèrent des projets à grande échelle. Ces situations paraissent en même temps insolubles pour les uns et insignifiantes pour les autres (Rudler et Chénais 2016, p. 123). Comment intégrer aux projets ces « détails » significatifs pour l'enchaînement d'activités des habitants ?

« La complexité du travail de l'urbaniste provient de l'exigence de faire parler et d'écouter tout ce qui – individus, groupes, organisations, institutions, environnements à de multiples échelles – est objectivement partie prenante dans toute perspective de production d'urbanité, ne serait-ce que le simple réaménagement d'une bordure de trottoir. » Lévy 2015a, p. 403

L'UED met en lien les acteurs (habitants y compris) à travers l'espace public. Les modifications de l'EP concernent tout le monde et elles provoquent des discussions. L'instauration d'un dialogue permet d'obtenir des informations qualitatives pour les habitants comme pour les professionnels. Quand on rencontre l'autre, on se rend compte qu'il est possible d'activer des choses (Ricard 2016). Ainsi, la création de lien social contribue significativement à l'aménagement de l'EP. L'urbaniste réunit les qualités de chacun au service d'un projet commun (Coloco 2012, p. 118) : « dans cette optique, la synergie entre habitants, professionnels et pouvoirs publics doit formuler une idée directrice du projet qui réunisse la diversité de désirs, attentes et contraintes ». L'urbaniste est celui qui vise, un peu plus que les autres habitants, le cohabiter (Lévy 2015a, p. 400). Il a l'aptitude d'intégrer les compétences d'autres acteurs que lui-même (ibid., p. 401). Pour bien articuler les attentes des habitants et les enjeux portés par les professionnels, le dialogue doit être établi par des personnes extérieures aux intérêts de chaque partie. Il s'agit de prendre un statut intermédiaire, hors des jeux de pouvoir, d'assumer sa subjectivité tout en reconnaissant son implication, car « la recherche de l'objectivité du professionnel sur un monde dont il se désengage, qu'il regarde d'en haut durant le temps de l'analyse, nous semble illusoire et surtout impossible, voire tout à fait dangereuse » (Gential et al. 2016, p. 40).

La matérialisation des envies est une étape clé de la démarche de l'UED, mais les aspects d'animation et de médiation ont aussi toute leur importance. L'urbaniste-médiateur doit être capable de spatialiser les idées évoquées lors des rencontres, et de veiller au respect de l'intérêt général.

5.3.5. LÂCHER PRISE

« Ça ne se projette pas, la vie, ça s'expérimente. » Bouchain in : Bourgois 2017

L'opérateur de l'UED se caractérise par sa capacité à accepter l'imprévu. Rapoport (2003, pp. 13-14) note que « des changements même mineurs, introduits dans un système aussi complexe que celui qui lie des cultures spécifiques à leurs mécanismes sociaux, leurs modes de vie, leur système d'activités et leur bâti, peuvent avoir (en l'absence d'une connaissance fondée sur la recherche) des conséquences lourdes et imprévisibles sur d'autres parties du système ». Il est impossible de prévoir les effets secondaires, les « dommages collatéraux », les impacts indirects d'une intervention.

« Il faudrait tout le temps réintroduire le fait qu'il y a un imprévu qui arrive et que cet imprévu, il va falloir s'en saisir. Il ne faut pas un imprévu qui vous surprend et vous empêche de faire, mais il faut un imprévu qui vous nourrit, tout est fait comme ça. Vous vous formez et vous vous transformez tout le temps. » Bouchain in : Bourgois 2017

Parce qu'il est – heureusement – impossible de contrôler :

« Le lieu n'est un espace public que parce qu'il est l'agrégation d'une infinité de petites variations et de petites fabriques. Infinité, car, dans cette variété, il y a d'innombrables productions idéelles, des potentialités pas forcément actualisées : je me retrouve là en pensant aller ailleurs, ou j'y fais quelque chose que je n'avais pas prévu de faire, en partie parce que les autres, et moi-même parmi eux, m'ont détourné en vol. » Lévy 2015, p. 393

L'UED valorise l'inattendu, souvent source de crainte dans l'urbanisme contemporain. Kroll dénonce « une angoisse "moderne" contre le vulgaire, l'hétérogène, l'activité imprévue, non voulue [...] alors que c'est seulement cette contradiction de formes (et d'actions) qui commence à tisser un paysage urbain et jamais l'urbaniste » (2001/2012, p. 17).

« Ne pas fixer les choses au départ permet, en théorie du moins, d'offrir de nombreuses occasions d'improviser avec l'espace et – en tout cas pour les architectes – de laisser beaucoup d'espace au rêve. » Hertzberger 1991/2010 p. 264

Si l'enjeu est que les espaces publics soient habités, alors, davantage que la qualité formelle de ces espaces, c'est l'appropriation qui est gage de leur qualité. Et la première n'implique pas toujours la deuxième. Le terrain de cette thèse a montré qu'il est plus porteur, pour obtenir des espaces publics soutenant une grande diversité d'usages (dont des pratiques alternatives au déplacement automobile), de laisser une part d'indéfini dans les aménagements réalisés. Lâcher prise est un moyen efficace pour faire prise. Faire confiance au bon sens, donner du pouvoir aux groupes de discussion favorise l'émergence de projets incarnés et habités. Il s'agit de reconnaître le caractère fluctuant et non stable de la ville et de l'intégrer dans les manières de concevoir les EP. Laisser une part de « hors-contrôle », c'est assumer l'essence même de l'EP. Pour introduire de l'imprévu, du non planifié, il convient de dépasser la conception *ex nihilo* des EP. La richesse et la multitude de ces dimensions n'apparaissent pas dans les dessins projetés et « finalisés » à l'avance. Lorsque le projet émerge d'un séjour *in situ*, où le professionnel, en devenant lui-même un habitant, côtoie des personnes fréquentant le lieu aux différentes heures de la journée, l'intégration de ces dimensions et leur transmission dans les formes spatiales proposées deviennent porteuses de sens.

CONCLUSION DE LA PARTIE III

FAIRE ÉMERGER DES *PRISES* QUI ONT BESOIN D'ÊTRE

Quel mode opératoire peut faire émerger des propositions capables de répondre aux attentes ? Qu'est-ce que des aménagements-tests peuvent apporter aux pratiques de mobilité ? Comment soutenir les pratiques attendues ? Comment agir en reconnaissant le caractère fluctuant des attentes et du contexte ? J'ai posé l'hypothèse que l'urbanisme de l'entre-deux révèle les attentes des habitants. Question et hypothèse ont été explorées à travers des expérimentations dans deux espaces publics de Lausanne et alentours.

L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX

Deux projets pilotes réalisés dans l'espace public lausannois ont permis de développer une approche où l'expérimentation *in situ* est gage d'un aménagement adapté et adaptable, où les habitants, les professionnels de l'aménagement et les autorités interagissent dans et pour l'espace public et où les habitants sont membres actifs de la transformation de la ville.

La problématique du partage de l'espace public entre les différents modes de transport et usages est abordée au moyen d'interventions légères, selon une pratique d'urbanisme s'inscrivant dans le système existant et visant à aider les professionnels de l'aménagement à accompagner les changements sociétaux. L'approche vise à connecter deux types d'acteurs : les professionnels de l'urbanisme, qui travaillent sur le long terme et à grande échelle, et les habitants, qui pratiquent la ville au quotidien.

En combinant le dialogue et l'action dans l'EP, cette approche est capable à la fois d'améliorer l'état actuel d'un EP et d'ouvrir une réflexion sur ses potentiels états futurs. Ainsi, il devient possible de concrétiser des invites issues à la fois des attentes immédiates des habitants et d'enjeux plus larges. Ce statut se situe entre l'insurmontable et l'insignifiant : il aide à capter ce qui peut paraître anecdotique aux yeux des professionnels, mais qui gagnerait à être révélé pour faciliter l'enchaînement d'actions des habitants. Les projets réalisés sont des propositions, des étapes du processus de transformation de l'espace public.

Les modifications de l'espace public impliquent la coprésence des acteurs. Ainsi, l'urbanisme est inclusif. L'acteur mettant en œuvre cet urbanisme de l'entre-deux (UED) met en lien pour faire émerger des propositions. Il est l'activateur qui connecte les temporalités, les préoccupations, les échelles d'interventions.

Les EP, aménagés par un grand nombre d'acteurs, sont le fruit de dialogues, de confrontations d'avis et d'intérêts. L'action à l'échelle de la MI permet de prendre des positions tranchées, pour dépasser le compromis. Les habitants transmettent leur lecture du lieu, par le dialogue, mais surtout par leurs comportements. Lorsque les EP sont incarnés, l'aménagement passe d'infrastructure à valeur d'usage. L'aspect technique de l'aménagement est dépassé, pour intégrer les modes de vie.

Mobilité et nouvelles pratiques de l'urbanisme sont liées. L'urbanisme de l'entre-deux tisse des liens entre automobilité et altermobilités, à travers l'aménagement de l'espace public. Ce sont à la fois l'image et les usages d'une infrastructure qui sont transformés.

CONCLUSION

L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX POUR RÉVÉLER LES ATTENTES LATENTES

	AMBITION DE LA THÈSE : DÉTERMINER LA PLACE DES PROFESSIONNELS DE L'URBANISME DANS LA TRANSITION DE LA MOBILITÉ	220
	DÉROULEMENT DE LA THÈSE : LES SCIENCES SOCIALES AU SERVICE DE L'URBANISME OPÉRATIONNEL	220
	RETOUR SUR LES QUESTIONS DE RECHERCHE : L'ESPACE PUBLIC SOUS LE PRISME DES PRATIQUES HABITANTES	220
I.	LES PRATIQUES ATTENDUES PAR LES HABITANTS DÉPENDENT DE L'OFFRE QU'ILS PERÇOIVENT	221
	a. Les attentes sont multifactorielles	
	b. Les attentes sont dynamiques	
	c. Les attentes sont situées	
II.	LES PRATIQUES DE MOBILITÉ SONT DÉFINIES PAR L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC	223
	a. L'espace public influence les pratiques habitantes	
	b. Les habitants transforment l'espace public	
	c. Les pratiques de mobilité influencent et sont influencées par l'espace public	
III.	L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX RÉVÈLE LES ATTENTES DES HABITANTS	226
	a. S'adapter à l'évolution des contextes	
	b. Produire de la matière à débattre	
	c. Conjuguer intérêts individuels et collectif	
	RÉSULTATS : LE RÔLE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX VIS-À-VIS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ	227
	L'UED PERMET LA MISE EN PLACE DE CONDITIONS DE RÉALISATION DE PRATIQUES DE MOBILITÉ ÉMERGENTES	228
	L'UED ACTIVE LA RÉSILIENCE D'ESPACES PUBLICS ORGANISÉS POUR LA VOITURE	228
	DISCUSSION : CERNER LES ENJEUX, EXPLORER LE POTENTIEL	228
	UN PROCESSUS ENCLENCHÉ	228
	DE NOUVEAUX DÉTOURS	230

**AMBITION DE LA THÈSE :
DÉTERMINER LA PLACE DES PROFESSIONNELS DE L'URBANISME DANS
LA TRANSITION DE LA MOBILITÉ**

Comment aménager l'espace public (EP) dans un monde incertain ? Quel urbanisme peut assumer une fluctuation des points de vue ? Cette thèse cherche à comprendre et définir le rôle des habitants dans la fabrication de la ville, les caractéristiques de leur statut d'acteurs, leurs marges de manœuvre et celles des professionnels de l'urbanisme.

La popularisation de la voiture a induit des espaces monofonctionnels où les échanges sont limités. Des signes de changement sont perceptibles : le statut de la voiture évolue, nous vivons un passage du transport à la mobilité (d'une vision technique des déplacements à une approche par les modes de vie), et de nouvelles pratiques de l'urbanisme émergent, qui visent à faire de l'EP un lieu de rencontre et d'échange. En quoi ces pratiques peuvent-elles accompagner le changement de statut de la voiture ? Quel est leur rôle dans la transition de la mobilité ? Mobilité et aménagement du territoire sont intrinsèquement liés et cette thèse aide à en clarifier les liens.

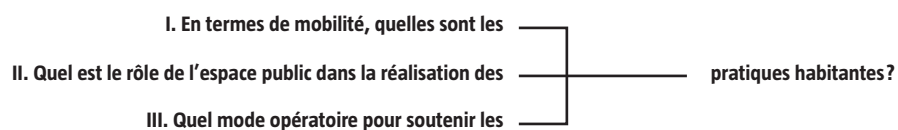
**DÉROULEMENT DE LA THÈSE :
LES SCIENCES SOCIALES AU SERVICE DE L'URBANISME OPÉRATIONNEL**

Les interactions entre les habitants et l'EP ont été étudiées suivant trois étapes. Dans un premier temps, j'ai cherché à connaître la nature des attentes des habitants de Suisse en termes de mobilité. Pour cela, j'ai écouté des habitants puis analysé leurs discours. Ainsi, j'ai pu creuser les pistes issues d'un état de l'art et d'entretiens exploratoires menés auprès d'experts en mobilité et aménagement du territoire. Dans un deuxième temps, je me suis intéressée au rôle de l'EP dans la réalisation des pratiques habitantes. J'ai puisé dans les domaines de la psychologie et de la philosophie des éléments constitutifs d'une grille de lecture de l'EP à travers les pratiques habitantes (celles qui sont réalisées et celles qui pourraient l'être). Enfin, j'ai testé un mode opératoire capable de faire émerger des attentes non encore exprimées par les habitants, en opérant des modifications de deux espaces publics à Lausanne et Renens (VD).

**RETOUR SUR LES QUESTIONS DE RECHERCHE :
L'ESPACE PUBLIC SOUS LE PRISME DES PRATIQUES HABITANTES**

Avant de répondre à la question principale, nous allons d'abord revenir sur les résultats de chacune des étapes de ce travail, respectivement sur les pratiques de mobilité attendues par les habitants, le rôle de l'EP dans la réalisation de ces pratiques et le mode opératoire pour un aménagement de l'EP capable de les soutenir. Nous verrons que les deux premières étapes définissent les contours de l'urbanisme de l'entre-deux (UED), qui est ensuite mis à l'épreuve dans la troisième étape. Les trois questions qui guident la réflexion sont liées par les pratiques habitantes (fig. 6.1.).

FIGURE 6.1.
Les trois questions de
recherche qui ont
guidé la thèse



I. LES PRATIQUES ATTENDUES PAR LES HABITANTS DÉPENDENT DE L'OFFRE QU'ILS PERÇOIVENT

Pour répondre à cette hypothèse, revenons d'abord à la question : quelles sont les pratiques attendues par les habitants ? Les habitants qui se sont exprimés lors d'entretiens individuels et au cours d'un *focus group* nous ont appris certaines caractéristiques des attentes qui ne rendent plus utile d'en connaître les natures.

a. Les attentes sont multifactorielles

Si les points de vue sont divergents quant aux modes de transports choisis et souhaités, le désir d'indépendance est un invariant chez les participants à nos enquêtes qualitatives. Les habitants se montrent attachés à l'idée de pouvoir choisir leurs mouvements, sans être dépendants d'autres personnes. C'est cette liberté qui importe, plus que l'utilisation d'un véhicule en tant que tel. Chaque mode de transport est apprécié pour la forme d'indépendance qu'il offre. Aujourd'hui, dans la plupart des situations, la voiture est le moyen de transport le plus à même d'offrir cette indépendance attendue par les habitants. Elle peut être perçue comme offrant une flexibilité horaire et de parcours, mais aussi comme engendrant une perte de temps dans le trafic et une contrainte financière. Le train, quant à lui, est apprécié, car il permet d'utiliser le temps de déplacement pour lire, travailler ou réaliser d'autres occupations, et en même temps critiqué pour la rigidité des horaires et du parcours.

Un même constat peut être considéré comme qualité pour un individu et comme un défaut pour un autre. Tous les individus ne perçoivent pas les mêmes invites, et les compétences pour transformer des *invites* en *prises* sont inégales. Au-delà des capacités, la réalisation des pratiques dépend des attentes (envies et besoins), qui sont notamment définies par les convictions. Il n'existe donc pas une « bonne réponse » à des attentes exprimées par des habitants, car leur réalisation dépendra toujours d'une composition de plusieurs facteurs.

Les habitants arbitrent leurs choix entre les différentes caractéristiques de l'offre qu'ils perçoivent. Des univers de cohérence apparaissent, parmi lesquels ils naviguent. Le choix d'une pratique de mobilité dépend d'une multitude de facteurs. Au cours des entretiens individuels d'habitants, nous n'avons pu accéder qu'à une partie des facteurs de choix des pratiques effectives : en plus de ceux qui ne sont pas assumés, certains ne sont même pas conscients.

TABLEAU 6.1.
Deux rapports à la mobilité,
deux anticipations de son
évolution

MODÈLE 1 • « BOUGER PLUS »	MODÈLE 2 • « BOUGER MOINS »
La mobilité va...	
« augmenter » plus rapide plus efficace	« ralentir » plus lent raccourcissement des distances
Un monde sans voiture est...	
non désirable, mais ils s'y adapteraient un retour en arrière	une perspective rassurante désirable, « selon un principe de réalité »
Cela va probablement engendrer...	
une restriction de libertés une baisse de l'individualité	plus d'« humanité » plus d'entraide de lien social

L'entretien de groupe a fait émerger deux modèles (tabl. 6.1.), entre lesquels les habitants se positionnent. Ils permettent de distinguer des modes de vie et les propensions au changement qui y sont liées.

b. Les attentes sont dynamiques

Les entretiens d'habitants ont révélé le caractère fluctuant des attentes. La composition des facteurs de choix évolue au fur et à mesure du temps, allant parfois jusqu'à entraîner une reconfiguration des pratiques. Les facteurs déclencheurs d'un changement peuvent dépendre de l'habitant ou de l'environnement.

- Changement lié à l'évolution de l'environnement. Il s'agit toujours du lien d'un habitant avec l'environnement, selon ses capacités à percevoir et saisir les possibilités qui s'offrent à lui. L'apparition de nouvelles technologies, en particulier la démocratisation du smartphone, a engendré de nombreux changements. Être connecté à internet partout facilite l'accès à de nouveaux services (GPS, Uber, voitures partagées, Vélos en libre-service). Ainsi, avoir accès à internet (posséder un smartphone) détermine sa capacité à profiter d'une certaine offre. L'évolution du contexte politique peut avoir des impacts sur les pratiques de mobilité (l'établissement d'un couvre-feu entrave les pratiques habitantes). L'émergence de nouvelles préoccupations, par exemple autour de l'écologie, génère également de nouveaux facteurs qui entrent en compte dans le choix modal.
- Changement lié à un changement dans le parcours de vie de l'habitant. Chez une même personne, les attentes peuvent évoluer au cours du temps. Un constat peut être considéré comme une qualité ou un défaut selon les moments et selon le lieu fréquenté. Le fait de se retrouver seul dans sa voiture, par exemple, est apprécié à certains moments et pesant à d'autres moments. Les attentes évoluent au cours du parcours de vie. Elles dépendent du schéma familial : la mise en ménage, l'arrivée d'un enfant, etc. sont des moments de remise en question des attentes. De plus, les capacités physiques ne sont pas les mêmes tout le temps, elles changent ponctuellement ou plus durablement (blessure, maladie, âge). Enfin, nous avons constaté que les attentes changent en fonction du point de vue sur un objet.

c. Les attentes sont situées

Dans le chapitre 2, nous avons vu que, lorsqu'ils réfléchissent à l'évolution souhaitable de leurs pratiques, les habitants ne reconfigurent jamais totalement leurs modes de vie. Ils partent de leur situation au moment de l'entretien pour en imaginer des améliorations. Nous en déduisons que les attentes en termes de mobilité sont situées : elles émergent de l'interaction de l'individu avec l'environnement.

Spontanément, lors des entretiens individuels d'habitants, ce sont la plupart du temps des qualités de la voiture qui ont été évoquées par les participants. Le point de vue adopté est celui de l'intérieur de l'habitacle : les habitants se projettent en tant que conducteurs. Par contre, lorsqu'ils se distancient de la voiture, lorsqu'ils se projettent depuis l'extérieur de l'habitacle, elle n'apparaît plus comme un outil, mais devient plutôt une source de nuisances. L'objet est perçu comme encombrant, bruyant, polluant, stressant, dangereux. Les habitants estiment alors que s'en passer améliorerait la qualité de vie.

L'analyse des entretiens d'habitants dévoile que perdre « l'outil » que représente la voiture individuelle engendrerait des restrictions dans des modes de vie actuels, tandis que perdre « l'objet » voiture entraînerait une amélioration de la qualité de l'environnement donc de la qualité de vie.

Le passage de l'outil à l'objet génère un glissement des attentes vis-à-vis de l'EP (tabl. 6.2.). Tout d'abord considéré comme utilitaire, il devient un espace prometteur de qualité de vie. La vision technique laisse place à un intérêt envers des problématiques de société.

TABLEAU 6.2.
Deux rapports à la voiture
et leurs conséquences sur
le rapport à l'espace public

La voiture en tant que...	Outil	Objet
Point de vue	Depuis l'intérieur de l'habitacle	Depuis l'espace public
Rapport à la voiture	Immersion	Prise de recul
Vivre dans un environnement qui ne soit plus dédié à la voiture entraînerait des	Pertes	Gains
Préoccupation	Intérêts individuels	Problématiques de société

Les habitants ont plus de propension à se passer de voiture individuelle dans un environnement qui facilite l'expression de pratiques alternatives à la voiture que dans un environnement dédié à la voiture. Dans le premier cas, ils perçoivent ce qu'ils gagneraient par rapport à leur situation actuelle, tandis qu'ils ne voient aucun intérêt à s'en passer dans un monde facilitant les déplacements en voiture, cela diminuerait leur champ des possibles. Il y a donc un enjeu à transformer l'environnement pour qu'il puisse accueillir une plus grande diversité de pratiques habitantes.

L'hypothèse 1 est vérifiée : les attentes dépendent de ce qui est perçu. Les enquêtes qualitatives nous ont appris que les attentes sont dynamiques et multifactorielles (composition en fonction de différents critères), variées et non stables. Ainsi, en connaître la nature à un instant donné ne permet pas forcément d'apporter de réponses urbanistiques appropriées. Dès lors, quelle posture les urbanistes doivent-ils adopter pour agir en tenant compte de ce résultat ? Quel aménagement pour un EP capable de s'adapter à l'évolution des attentes ? Les résultats de cette première étape dessinent les contours d'une pratique urbanistique. L'enjeu est de favoriser des pratiques alternatives à la voiture, sans entraver complètement l'accès à l'automobile. Il s'agit de laisser le choix, tout en invitant à une diversification des pratiques.

II. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ SONT DÉFINIES PAR L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

En première partie de la thèse, l'analyse des entretiens qualitatifs a mis en exergue l'existence d'un lien entre les pratiques de mobilité et l'EP. La deuxième question de recherche vise à établir les caractéristiques de ce lien, afin de connaître le rôle des urbanistes dans la réalisation des pratiques habitantes. Nous allons voir que l'hypothèse selon laquelle l'aménagement des espaces publics décide des pratiques de mobilité a été à la fois confirmée et infirmée.

a. L'espace public influence les pratiques habitantes

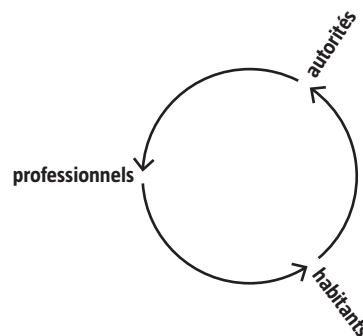
L'EP est un espace d'expression des modes de vie. Or, ceux qui l'habitent n'y trouvent pas toujours le soutien nécessaire à la réalisation de leurs pratiques attendues : l'EP, par son aménagement, invite à certaines pratiques et en entrave d'autres. Une modification de l'EP peut engendrer le basculement d'une pratique de mobilité à une autre. Les ruptures dans l'environnement spatial d'un habitant (réaffectation d'espaces publics, modification d'un réseau de TP, etc.) ont une incidence sur ses déplacements. Si un comportement est entravé, l'habitant peut changer de mode de transport, changer de destination ou modifier sa pratique. S'il y a trop d'embouteillages sur la route vers une station de ski, l'individu va soit s'y rendre en transports publics, soit aller skier dans une autre station, soit ne pas y aller du tout. Si les places de stationnement sont retirées face à un commerce, il peut y aller en vélo, aller faire ses courses ailleurs ou se faire livrer ses courses à domicile. En cela, les pratiques habitantes sont dépendantes de l'environnement, selon qu'il permet ou non à des comportements de se réaliser.

Aujourd'hui, la voiture est souvent perçue comme irremplaçable, même par des personnes qui n'en possèdent pas. L'aménagement de l'EP participe à cette situation : le territoire est organisé pour faciliter les déplacements en voiture. L'EP est parfois mal adapté aux pratiques de mobilité alternatives à la voiture individuelle, ce qui a pour effet de produire des situations de blocage quant à l'évolution des pratiques, même chez ceux qui souhaiteraient en changer. Un enjeu apparaît alors, celui de modifier l'EP pour qu'il invite à réaliser des pratiques souhaitées et souhaitables. Ainsi, il serait possible d'accompagner des changements souhaités, de faciliter la réalisation de pratiques émergentes, notamment des pratiques alternatives à la voiture privée.

b. Les habitants transforment l'espace public

Par le simple fait d'habiter l'EP, les habitants le transforment. Envisager les restrictions et les impacts négatifs qu'engendrerait un changement est une attitude propice à un maintien des comportements actuels : les habitants, lorsqu'ils considèrent qu'un changement n'est pas crédible ou pas souhaitable, ne vont pas agir comme s'il allait se réaliser. Ainsi, par leurs comportements, ils participent à ce que le changement soit effectif ou non. Ils disposent de différents moyens, plus ou moins directs, pour opérer des modifications de l'EP (fig. 6.2.).

FIGURE 6.2.
Modifications directes et indirectes de l'espace public par les habitants



- Actions indirectes, à travers la politique (ils élisent des représentants) et le politique (par des actions militantes). L'EP exprime le cadre que les autorités définissent (normes, infrastructures, etc.), en tenant compte à la fois des enjeux exprimés par la population — dont ils sont les représentants — et d'une vision globale aux court, moyen et long termes. Les élus sont influencés par des lobbys et groupes d'intérêts issus de la société civile.
- Actions directes, modifications de l'EP visant à améliorer leur cadre de vie. Des habitants installent du mobilier urbain sur des places de stationnement, peignent des pistes cyclables sur la chaussée, etc. Ces actions sont soit réalisées de façon illégale, car elles constituent une forme d'appropriation, donc de privatisation de l'EP, soit par l'intermédiaire d'associations ou d'institutions (maisons de quartier).

c. Les pratiques de mobilité influencent et sont influencées par l'espace public

L'urbanisme dispose d'outils pour participer aux changements sociétaux. L'urbaniste a un rôle à jouer, mais il n'initie pas, il ne peut qu'accompagner des changements réalisés par les habitants, en modifiant l'environnement de manière à ce qu'il soutienne les pratiques attendues. Les compétences des professionnels de l'aménagement s'arrêtent à inviter à la réalisation de pratiques. Leur intervention consiste à révéler ce qui existe ou à proposer autre chose. Les modifications de l'environnement peuvent être plus ou moins « invitantes » pour un habitant, selon qu'elles correspondent à un besoin ou une attente et à des compétences. Seuls les habitants ont le pouvoir d'actualiser les virtualités qu'ils perçoivent dans l'EP. Cette distinction entre invite et prise (qui fait l'objet du chapitre 3) clarifie les rôles et moyens d'action des habitants et des professionnels de l'aménagement (tabl. 6.3.).

TABLEAU 6.3.
Distinction entre habitants et professionnels de l'aménagement

ACTEURS	professionnels	habitants
ACTION	invitent	saisissent (prise)
CARACTÈRE	virtuel	actuel

Le cadre théorique amené par les concepts d'affordance et d'entre-deux définit les caractéristiques de l'influence réciproque des habitants et de l'EP. Ce dernier existe à partir du moment où il est habité. Les habitants, par leurs pratiques, initient des processus de transformation des EP. En soutenant leurs pratiques, l'EP offre aux habitants d'être des acteurs de la société dans laquelle ils vivent. En transformant l'EP, les professionnels de l'aménagement rendent possible la réalisation de pratiques attendues. En cela, ils accompagnent les changements sociétaux.

Si les habitants n'en sont pas les seuls initiateurs, ils sont toutefois *des* initiateurs des processus de transformation des EP, en fonction de leurs capacités, selon leurs convictions et parmi les possibilités données par l'environnement. Il y a donc un enjeu à ce que l'EP soutienne les pratiques habitantes, cela pour donner une place à chacun dans la société.

III. L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX RÉVÈLE LES ATTENTES DES HABITANTS

Les caractéristiques des attentes des habitants (partie I) et le rôle de l'EP dans leur réalisation (partie II) gagnent à être intégrés dans les processus d'aménagement d'espaces publics, et plus largement dans les planifications territoriales. Les résultats des parties I et II dessinent les contours de l'UED, ils en définissent les objectifs. Inscrit dans la tendance des nouvelles pratiques d'urbanisme (appelées urbanisme éphémère, tactique, ou encore acupuncture urbaine), l'UED favorise l'émergence de nouvelles pratiques habitantes.

a. S'adapter à l'évolution des contextes

La nature des attentes d'aujourd'hui ne présage pas les attentes du futur. En revanche, ce qui est entrepris et réalisé aujourd'hui existera encore dans le futur. Quels aménagements seraient capables de répondre aux attentes du présent, tout en s'ajustant à celles, inconnues aujourd'hui, du futur ? Les urbanistes dont la pratique est l'UED reconnaissent l'impossibilité de prévoir l'avenir. Ils acceptent de laisser de la place à l'imprévu. En concevant les projets d'aménagement comme des processus où les propositions sont réversibles, les réponses sont capables de s'adapter à l'évolution constante des pratiques et des enjeux. Le mode opératoire comprend trois étapes :

- identifier des attentes. Le diagnostic est établi « en habitant ». L'observation et le dialogue avec les acteurs d'un site permettent d'en capter les enjeux.
- faire émerger des invites. La production *in situ* de dispositifs en vraie grandeur est un prétexte à la rencontre et à la discussion. Les modifications de l'EP témoignent du tissage de lien entre les acteurs.
- observer si les invites sont transformées en prises. Les propositions visent à être le déclencheur de pratiques souhaitées, mais entravées jusque-là. Elles restent en place quelque temps (de quelques heures à quelques mois), pour laisser aux habitants l'opportunité de les saisir comme support pour réaliser des pratiques attendues.

b. Produire de la matière à débattre

Catalyseur, révélateur, activateur, l'acteur opérationnel de l'UED a un rôle ambigu : concrétiser des réponses aux attentes, tout en faisant de la médiation. Il doit avoir une bonne connaissance du contexte dans lequel il agit — ses origines, son potentiel, ses limites — pour en questionner le cadre.

Les attentes des habitants dépendent de leur point de vue sur l'environnement (résultat de la partie I). L'UED invite à voir différemment ce qui est déjà là. L'échelle de la micro-intervention met en évidence des qualités intrinsèques des lieux, sans grand investissement matériel ni financier. L'EP est revitalisé par l'agrandissement des possibilités d'interactions avec les habitants.

L'action est vectrice de communication, elle produit l'espace où se tissent des liens entre des points de vue apparemment divergents. Le chantier ouvert attise les curiosités, il crée des opportunités d'échange, des occasions de réfléchir ensemble à l'aménagement d'un espace. Les propositions sont discutées, questionnées. Les installations émergeant de l'UED désamorcent les positions antagonistes qui parfois empêchent d'avancer, elles enclenchent un processus où tous les acteurs ont des moyens d'expression et d'action.

c. Conjuguer intérêts individuels et collectif

L'UED dépasse la dichotomie entre *top-down* et *bottom-up*, faisant de l'expertise du quotidien et de la vision globale des éléments complémentaires. S'il y a un enjeu à répondre aux attentes des individus, leur laisser le plein pouvoir correspond à accepter une dictature du commun sur le public. Le rôle des professionnels est de représenter ceux qui ne sont pas (encore) présents, et d'être les garants du bien public. Leur objectif est de proposer des invites qui correspondent aux attentes individuelles et en même temps à une vision de société. Ce qui entrave une pratique, peut en soutenir une autre. En cela, toute modification de l'EP est une prise de position. Afin d'apporter des réponses qui tiennent compte des enjeux à différentes échelles spatiales (du mobilier urbain à la planification territoriale) et temporelles (visions à court, moyen et long terme), l'UED intègre tout autant les diagnostics de professionnels que l'expérience de l'espace vécu. Par le test grandeur nature *in situ*, cet urbanisme se confronte inévitablement à toutes les dimensions de l'EP.

RÉSULTATS :

LE RÔLE DE L'URBANISME DE L'ENTRE-DEUX VIS-À-VIS DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Si la tendance est à une reconsidération de la place de la voiture dans la société, l'UED accompagne la diversification des pratiques habitantes, en facilitant la mise en œuvre de mobilités alternatives à la voiture privée. En effet, l'UED est un mode opératoire visant à transformer l'EP pour qu'il accompagne l'évolution des pratiques de mobilité. En rendant possible l'expression de certaines pratiques jusqu'ici entravées, l'UED opère une transformation progressive de l'espace par les usages plutôt que par des modifications de l'infrastructure.

Aujourd'hui en Suisse, l'aménagement fait de plus en plus l'objet de consultations publiques, mais la gestion de la mobilité reste l'apanage d'experts : l'aspect « transport » garde alors le dessus, avec une vision technique des problématiques de mobilité. L'UED instaure une tierce partie entre mobilité et urbanisme, où s'entremêlent le séjour et la circulation dans l'EP. En cela, l'UED est complémentaire à l'urbanisme de projets, qu'il enrichit. Les propositions d'aménagement émergent de liens entre les acteurs (habitants, autorités, professionnels), générés par l'action collective dans l'EP. L'UED agrandit les possibilités d'interactions entre les habitants et l'EP, en modifiant ce dernier pour qu'il invite à de nouvelles pratiques habitantes.

L'UED génère des propositions (des invites) pour soutenir des pratiques jusqu'ici entravées par l'environnement. Plutôt que de vouloir tenir compte d'un état à un moment donné, l'UED intègre le caractère instable des attentes. Il s'agit alors de faire avec l'incertitude, d'assumer et d'intégrer le caractère évolutif des attentes et du contexte.

L'expérimentation dans l'aménagement d'espaces publics apparaît comme une piste prometteuse pour soutenir des pratiques émergentes. La réversibilité et la légèreté des modifications opérées autorisent l'erreur, permettant l'audace pour rendre l'EP plus invitant. La courte durée de vie des propositions appelle à les remettre en question et à discuter de l'avenir du lieu aux court, moyen et long termes. L'impact de l'UED sur les pratiques de mobilité est observable à la fois point de vue des pratiques habitantes et du point de vue de l'EP.

L'UED PERMET LA MISE EN PLACE DE CONDITIONS DE RÉALISATION DE PRATIQUES DE MOBILITÉ ÉMERGENTES

L'UED permet de sortir des dualités automobiliste/non-automobiliste et pro/anti-voiture. Les habitants ne sont pas réductibles à un statut, ils passent de l'un à l'autre selon le moment et le lieu (en sortant de sa voiture, l'automobiliste devient un piéton). La mise en œuvre de l'UED ouvre le champ des possibles. Ses caractéristiques en font un révélateur du potentiel des espaces publics. Les tests grandeur nature rendent compte des pratiques qui demandaient à se réaliser : il suffit d'observer les comportements des habitants vis-à-vis des modifications. L'UED est un révélateur d'attentes latentes, il produit de nouvelles virtualités (les invites) et donne la possibilité aux habitants de les actualiser (les transformer en prises), les attentes étant situées, des modifications de l'EP peuvent en faire apparaître de nouvelles, qui l'habitant n'imaginait pas réaliser à cet endroit. D'une part, l'UED crée les conditions de réalisation de pratiques souhaitées. D'autre part il les dépasse en révélant un potentiel du lieu qui était jusqu'ici invisible aux habitants. Ainsi, des dispositifs non disruptifs peuvent accompagner le changement.

L'UED ACTIVE LA RÉSILIENCE D'ESPACES PUBLICS ORGANISÉS POUR LA VOITURE

Je parle de résilience, car si les propositions matérielles sont réversibles, les liens qu'elles tissent sont plus durables. Ainsi, l'UED permet de transformer l'EP pour l'adapter à l'évolution des attentes. Rapidement mises en œuvre et adaptables, les propositions qui émergent offrent un point de vue nouveau sur une infrastructure, sans la détruire ni y opérer de modifications matérielles majeures. La résilience de l'infrastructure est activée par la prise en compte de l'immatériel, de l'espace vécu.

L'UED déclenche des changements qui réduisent les dissonances internes d'un individu quant à son choix de pratiques de mobilité. Par exemple, une personne peut souffrir des embouteillages en voiture, mais ne pas passer au vélo car elle trouve cela trop dangereux. En agissant sur la sécurité du parcours, le report modal est favorisé. Le simple fait de révéler des possibilités jusqu'ici non connues peut déclencher des changements de pratiques.

DISCUSSION : CERNER LES ENJEUX, EXPLORER LE POTENTIEL

Sans grande modification matérielle, des espaces et infrastructures dédiés à la circulation automobile peuvent devenir le théâtre de nombreux autres usages. La réflexion présentée ici n'est qu'une étape dans la définition de l'UED.

UN PROCESSUS ENCLENCHÉ

La thèse naît des allers-retours entre les tests grandeur nature et respectivement des discours d'habitants et des apports théoriques. L'approche est pragmatique et incrémentale, les détours (fig. 6.3.) affinent la compréhension de la pratique.

Les résultats de ce travail ne correspondent pas à ceux que j'attendais initialement. Au commencement de ma réflexion, j'imaginai identifier des attentes spécifiques et y apporter des réponses précises et concrètes. Les enquêtes qualitatives et l'état de l'art ont transformé ma compréhension du rôle de l'urbaniste. Plutôt que de répondre à des attentes spécifiques, exprimées à un moment donné, il me semble désormais que l'urbaniste a pour rôle d'imaginer des aménagements capables d'ac-

cueillir des pratiques changeantes, qui englobent mobilité et séjour. C'est à travers l'échange entre acteurs dans l'EP qu'émergent les modifications à opérer. Et ces dernières concernent un nombre plus grand d'acteurs. Cette posture de l'urbaniste n'est pas évidente car elle lui demande de lâcher prise et de laisser une place à l'imprévu.

FIGURE 6.3.
Les détours qui constituent
la thèse

Légende

pratique de l'urbanisme
de l'entre-deux

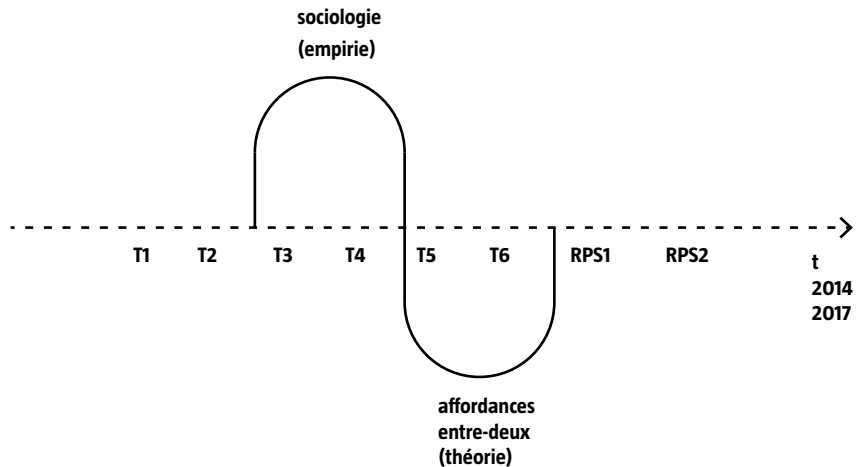
—
apports scientifiques

T1 à T6

événements *Transmission*
(www.transmissionlausanne.org)

RPS1 et RPS2

cas d'étude de la partie III



La méthodologie m'a permis de mettre en lien le politique et l'EP, à travers les pratiques habitantes. Pour travailler sur et dans l'EP, j'ai pris le parti de faire un premier détour par la sociologie. Les entretiens individuels d'habitants m'ont fourni une connaissance des mécanismes de choix d'un mode de transport, mais surtout, ils ont révélé le caractère instable des attentes des habitants, qui change notamment en fonction de leur point de vue sur un objet. C'est la construction du dialogue qui fait émerger des informations nouvelles sur l'EP. Les démarches participatives gagnent à être questionnées sous ce prisme.

Un deuxième détour a été nécessaire à la définition de l'UED : l'état de l'art. Des auteurs ont été convoqués pour construire ma lecture de l'interaction entre habitants et espaces publics. Le couple acteur-environnement établi par Gibson m'a aidé à en définir les caractéristiques. Le concept d'entre-deux de Sibony a précisé les contours d'une pratique : l'UED. Enfin, sa mise en œuvre de cette pratique s'inscrit dans une démarche de recherche par la pratique, qui devra se prolonger pour en questionner continuellement les limites.

Les espaces conçus pour et appropriés par la voiture apparaissent comme particulièrement réceptifs à l'UED. Ils sont transformés par le social, par les échanges qui peuvent s'y passer, par les pratiques qu'ils peuvent alors soutenir. L'aspect monofonctionnel de l'EP (induit par l'omniprésence de la voiture) est plus problématique que la fonction elle-même. Il importe donc de permettre à une diversité de pratiques de prendre place. Pour cela, l'urbaniste doit accepter que les interprétations que font les habitants d'un aménagement dépassent ce qu'il avait imaginé, il doit tenir compte de ces interprétations, qui font partie du projet. L'UED enrichit l'expérience du déplacement par la création d'opportunités de négociations entre les habitants de l'EP.

DE NOUVEAUX DÉTOURS

Si l'état de l'art et les enquêtes qualitatives ont dessiné les contours de la pratique de l'UED, ils ont également ouvert de nouvelles questions, qui demandent d'investiguer d'autres domaines de recherche. À l'instar des détours empiriques et théoriques que j'ai empruntés dans cette thèse, d'autres sont appelés à enrichir la recherche par la pratique.

Comportant à la fois des caractéristiques de l'événementiel et du permanent, les propositions qui émergent de l'UED ne rentrent dans aucun cadre normatif : conception et réalisation se font en simultané, par des personnes non formées pour le faire, et les constructions ne sont pas conformes (incendie, sécurité, etc.). Explorer le flou dans lequel s'inscrit la pratique pourrait aider à questionner les normes en vigueur, à les mettre à l'épreuve. Quel cadre permettrait d'actualiser (de mettre à jour) les normes et les règlements devenus désuets ? Et quel cadre autorise l'incertain et la spontanéité dans la conception et la réalisation d'un aménagement d'EP ? Dans le domaine du droit, les règles et autorisations de l'UED sont à inventer. Quels cadres normatifs et réglementaires ? Quelles autorisations ? Les œuvres produites par l'UED sont collectives, on ne sait plus qui a fait quoi. Comme toute intervention dans l'EP, elles sont soumises à l'approbation de la municipalité. Se pose alors la question de la responsabilité. Qui est responsable de ce qui est produit et installé dans l'EP ? Qui l'entretient ? Des recherches dans le domaine du droit permettraient d'approfondir ces questions.

L'UED est présenté comme complémentaire à l'urbanisme opérationnel. Mais quelle est sa place dans les processus de planification ? Nous avons vu qu'il peut s'inscrire dans des processus en cours, quel que soit leur niveau d'avancement, afin d'assurer une transition progressive plutôt qu'un changement radical. Mais les cas d'étude présentés dans cette thèse sont des cas particuliers. L'approche peut-elle trouver une vraie place dans les projets d'aménagement ? Il s'agit d'investiguer les mécanismes des projets urbains pour identifier tous les moments où l'UED peut aider à l'élaboration d'un projet de qualité.

L'urbaniste doit-il faire valoir son opinion ? Ou bien s'en tenir au rôle de médiateur ? Cette thèse propose d'établir une médiation par l'action, ce qui peut paraître contradictoire, car le rôle du médiateur s'arrête par définition à la mise en lien, sans jamais s'impliquer dans le contenu, sans se positionner. L'UED cherche à mettre les acteurs en lien à travers des modifications de l'EP. Ce passage par la concrétisation entraîne inévitablement une prise de position. L'UED gagnerait à être étudié au regard de la pensée système. Quels sont les leviers de l'urbaniste dans les jeux de pouvoir ? Peut-il rester extérieur aux conflits d'intérêts qui lui préexistent ? Il est un acteur au même titre que les habitants et les autorités. En cela, il a une responsabilité quant aux modifications apportées à l'EP. Comment ne pas être instrumentalisé par ceux qui financent son travail ? Analyser les jeux d'acteurs et ce qu'ils produisent au moyen de la pensée système pourrait faire apparaître les liens entre les acteurs et les effets qui en découlent. Pour cela, l'enjeu est d'intégrer à la fois les relations (immatérielles) et les productions (matérielles).

Les habitants font société par leurs actions, que l'EP entrave ou favorise. Inévitablement, opérer des modifications de l'EP engendre des conséquences dépassant les intentions de celui qui les opère. Plutôt que de refuser d'agir, il s'agit alors d'être toujours curieux, de creuser les pistes qui émergent de la pratique. Trois thèmes pourront être approfondis par la poursuite de la démarche de recherche par la pratique : le rôle des urbanistes, les externalités de l'UED et les apports pour les démarches participatives.

Dans un contexte où les habitants ont de plus en plus de poids dans les projets urbains et où l'on constate le passage d'un urbanisme d'auteur à un urbanisme d'acteurs, quelles sont les marges de manœuvre des urbanistes, quelles sont les limites de leur statut ? Quel rôle pour les urbanistes si les habitants ont un pouvoir d'action ? Ils ont les moyens d'inviter les habitants à réaliser certaines pratiques dans l'espace public. Parce que les habitants sont les seuls à choisir leurs pratiques, les urbanistes doivent lâcher prise, sans pour autant se déresponsabiliser. Ils doivent faire avec le contexte, ses aléas, faire une place à l'imprévu dans le processus de planification.

Certaines externalités sont propres à chaque projet (par exemple, l'impact sur les flux de mobilité de la mise en place d'une zone de rencontre), d'autres sont propres à la pratique de l'UED (l'acceptabilité par les habitants de projets conçus et réalisés *in situ*, et intégrant leurs conseils et avis). Parce qu'il y a encore peu de recul sur les pratiques de l'urbanisme de l'entre-deux, il est difficile d'en mesurer tous les impacts. Des évaluations des différents projets mis en œuvre vont permettre de mieux en connaître les limites.

Quelles leçons pour les démarches participatives ? La vérification de ma deuxième hypothèse, selon laquelle les pratiques attendues par les habitants dépendent de l'offre qu'ils perçoivent, gagne à être intégrée aux approches participatives, qui sont de plus en plus systématiques dans les projets urbains. Si certains groupes d'intérêts y sont représentés (personnes âgées, cyclistes, personnes à mobilité réduite), ces démarches peinent à concerner tout le monde et à toucher certaines minorités. Elles considèrent souvent l'avis de ceux qui y participent comme celui de « la population », ce qui pose un problème de représentativité. Comment accéder à un panel représentatif d'habitants ? L'UED, en opérant des modifications de leur cadre de vie, cherche à toucher l'ensemble des habitants d'un site. Tous sont invités à participer à sa conception et réalisation (lors des chantiers ouverts), puis à s'approprier les propositions collectives pendant le temps où elles restent en place. L'observation des pratiques habitantes donne un aperçu de leur pertinence (à tel endroit, à tel instant). Par leur présence, les habitants chargent l'EP de significations et de souvenirs. Cet aspect immatériel a un impact sur la façon dont sont vécues les transformations du territoire.

BIBLIOGRAPHIE

Armoogum, Jimmy, Centre d'études et d'expertise sur les risques et l'environnement. 2015. *Mobilité en transitions : connaître, comprendre et représenter*. Rapports de recherche et rapports techniques. Lyon : Cerema

Armoogum, Jimmy, Tobias Kuhnimhof, Ralph Buehler, Joyce Dargay, Jon Martin Denstadli, et Toshiyuki Yamamoto. 2012. *Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adults – Evidence from Six Industrialized Countries*. Transport Reviews 32 (6):761-79

Baehler, Daniel. 01.2015. *L'habitat sans voitures – utopie ou modèle ?* Collage, revue de la FSU (Fédération suisse des urbanistes) n° 3

Bahrami, Farzaneh. 2014. *Towards a Post-car World: Visions and Representations*. Plan de recherche. EDAR (École Doctorale d'Architecture et Sciences de la Ville). Lausanne : EPFL

Baribeau, Colette. 2009. *Analyse des données des entretiens de groupe*. L'analyse qualitative des données, Recherches qualitatives, 28(1) : pp. 133-48

Bassand, Michel, Vincent Kaufmann, et Dominique Joye. 2007. *Enjeux de la sociologie urbaine*. 2^e édition revue et augmentée. Espace en société : logique territoriale. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

Bendix Lanng, Ditte. 2015. *Gesturing Entangled Journeys. Mobilities Design in Aalborg East, Denmark*. Aalborg : Aalborg University

de Benoist, Alain, et Nicolas Gauthier. 09.12.2014. *Faire la différence entre « la » politique et « le » politique...* Boulevard Voltaire (blog)

Berque, Augustin. 2016. James J. GIBSON. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston : Houghton Mifflin, 1979 – Condensé et commentaire par Augustin Berque –

Boltanski, Luc. 1975. *Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents*. Actes de la recherche en sciences sociales 1 (2) : pp. 25-49

Boltanski, Luc. 04.10.2010. *Mettre en cause - Une sociologie de l'engagement dans la critique*. Film-entretien (112') de Thomas Lacoste avec la participation de Luc Boltanski (sociologue, directeur d'études à l'EHESS), réalisé dans le cadre du projet "Frontières"

Bonnet, Michel, et Dominique Desjeux. 2000. *Les territoires de la mobilité*. Sciences sociales et sociétés. Paris : Presses Universitaires de France

Bouchain, Patrick, et Edith Hallauer. 2011. *Construire en Habitant*. Actes Sud Beaux Arts. L'impensé

Bourgeois, Raphaël. 09.01.2017. *Patrick Bouchain, l'architecture en partage (1/5) : Apprendre à ne pas enseigner*. France Culture, À voix nue. Écoulé le 22.02.2017

Brand, Stewart. 1995. *How Buildings Learn : What Happens After They're Built*. Penguin

Caro van Dijk. 2013. *Unfinished business – designing for the unknown*. URL : <http://www.carovandijk.nl/stories/unfinished-business-designing-for-the-unknown/> Consulté le 2 novembre 2015

Chabert, Anne-lyse. 2008. *À chacun son monde, à chacun son chemin*. Reliance 28 (2) : pp. 83-90. URL : <https://doi.org/10.3917/reli.028.0083> Consulté le 12 septembre 2014

Chabot, Lionel. 2013. *Les aménagements papillon ; nouvel outil stratégique d'aménagement urbain ?* Thèse de Master, Faculté des géosciences et de l'environnement, Université de Lausanne, sous la direction du Pr. Da Cunha

Charbonneau, Jean-Pierre. 09.2013. « *C'est pas moi qui m'en occupe !* ». Tous urbains, n° 2 : pp. 16-17

Cogato Lanza, Elena, Luca Pattaroni, Mischa Piraud, et Barbara Tirone. 2013. *De la différence urbaine : le quartier des Grottes, Genève*. Genève : MétisPresses

Collectif ETC. 2015. *Le Détour de France – Une école buissonnière*. Les Éditions Hyperville

— — —. 2016. *Mobilisations populaires spontanées et politiques publiques urbaines : frères ennemis ?* L'Observatoire des politiques culturelles. Les géo-artistes : nouvelles dynamiques pour la fabrique urbaine. Numéro coordonné par Luc Gwiazdzinski et Lisa Pignot (48) : pp. 66-70

- Coloco. 2012. *Fertiles mobiles : cultiver ensemble l'espace public*. Éditions Tout Contre
- Corboz, André. 2001. *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Éditions de l'Imprimeur
- Curnier, Sonia. 2014. *Programmer le jeu dans l'espace public ?* URL : <http://www.metropolitiques.eu/Programmer-le-jeu-dans-l-espace.html> Consulté le 14 novembre 2014
- Da Cunha, Antonio, et Laurent Matthey. 2007. *La ville et l'urbain : des savoirs émergents : textes offerts à Jean-Bernard Racine*. PPUR presses polytechniques
- Poncet, Patrick, et Pauline Dalençon. 13.08.2015. *L'automobile*. Le Temps de la géographie. URL : <http://www.franceculture.fr/player/reecouter?play=5062119> Écouté le 29.08.2015
- Declève, Bernard, Rosanna Forray, et Paola Michialino. 2002. *Coproduire nos espaces publics : Formation-action-recherche*. Presses universitaires de Louvain
- Delaye, Fabrice, et Mary Vakaridis. 8.10.2014. *Économie de partage : une révolution se prépare*. Bilan. URL : <http://www.bilan.ch/node/1016519> Consulté le 21 juillet 2015
- Denhez, Frédérique. 2013. *La Fin du tout-voiture*. Questions de société. Actes Sud
- Dubuisson-Quellier, Sophie, et Marie Plessz. 2014. *La théorie des pratiques. Quels apports pour l'étude sociologique de la consommation ?* Sociologie 4 (4) : pp. 451-69
- Dupuy, Gabriel. 1991. *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*. Paris : Colin
- — —. 1995. *L'auto et la ville : un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir*. Flammarion
- Elias, Norbert. 1987. *La société des individus*. Fayard
- Freyssenet, Michel. 2013. *Parc automobile mondial, par continent et par pays, 1898-2011*. URL : <http://freyssenet.com/?q=node/1827> Consulté le 23 novembre 2014
- Gential, Oscar, Igor Andersen, Rafael Schütz, UP—Urbaplan. 2016. *Tous sur le toit, l'urbanisme relationnel par l'événement*. pp. 38-44 in Happy city. Faire la ville par l'événement ? Genève, Suisse : Université de Genève
- Gibson, James J. 2014. *Approche écologique de la perception visuelle*. Dehors. Traduction française de Gibson, James J. 1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston : Houghton Mifflin Company. Traducteur : Olivier Putois
- Goelzer, Sébastien et Benjamin Pradel du Collectif d'Actions pour les Villes Expérimentations et Réflexions in situ (Colaveri). 17.11.2015. *Quand les citoyens participent à la fabrique de la ville : l'exemple des espaces publics temporaires*. URL : <http://colaveri.com/quand-les-citoyens-participent-a-la-fabrique-de-la-ville-l'exemple-des-espaces-publics-temporaires-benjamin-pradel-et-sebastien-goelzer> Consulté le 14 décembre 2016
- Gwiazdzinski, Luc et Marie Massiani du Collectif d'Actions pour les Villes Expérimentations et Réflexions in situ (Colaveri). 17.11.2015. *Penser la ville malléable : vers une nouvelle approche spatio-temporelle des politiques urbaines ?* URL : <http://colaveri.com/penser-la-ville-malleable-vers-une-nouvelle-approche-spatio-temporelle-des-politiques-urbaines-luc-gwiazdzinski-et-marie-massiani> Consulté le 14 décembre 2016
- Hallauer, Edith. 2016. *La permanence architecturale*. Actes de la rencontre au point haut, 16 octobre 2015. Notre Atelier Commun, Chloé Bodart, Sébastien Eymard et Éditions Hyperville
- Hertzberger, Herman. 1991. *Leçons d'architecture*. Infolio éditions
- Illich, Ivan. 1973. *Énergie et équité, in : Œuvres complètes*. Paris : Fayard
- Jain, Juliet, et Jo Guiver. 2001. *Turning the Car Inside Out : Transport, Equity and Environment*. Social Policy and Administration 35 (5) : pp. 569-86
- Jemelin, Christophe, Michael Flamm, Luca Pattaroni, et Vincent Kaufmann. 2005. *Étude "Glion mobilité" Analyse des comportements des automobilistes à l'occasion de la fermeture partielle des tunnels de Glion*. Cahier CAMUS 1
- Jensen, Ole B. 2014. *Designing mobilities*. Art and Urbanism 4. Aalborg : Aalborg University Press
- — —. 07.06.2015. *Mobilities Design and Material Pragmatism*. Présentation donnée dans le cadre de l'école d'été : Towards 'material pragmatism' ? Design, Embodiment and Affordances, Aalborg
- Jensen, Ole B., Ditte Bendix Lanng, et Simon Wind. 2015. *Artefacts, Affordances, and the Design of Mobilities*. Mobilities Design Group (MDG). Centre for Mobilities and Urban Studies (CMUS). Aalborg University
- Jonas, Hans. 1979. *Le principe responsabilité : une éthique pour la civilisation technologique*. Flammarion

- Joseph, Isaac. 1997. *Prises, réserves, épreuves*. Communications, n° 65 : pp. 131-42
- Joseph, Isaac, France Plan urbain. 1995. *Prendre place : espace public et culture dramatique : colloque de Cerisy*. Centre culturel international de Cerisy-la-Salle. Editions Recherches
- Kaufmann, Vincent. 2008. *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Vol. 46. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes
- — —. 2014. *Retour sur la ville*. Presses polytechniques et universitaires romandes. Espace en société. Logique territoriale
- — —. 2015. *Comprendre les vraies logiques de choix d'un mode de transport*. URL : <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2015/06/09/comprendre-vraies-logiques-choix-dun-mode-transport-2880> Consulté le 20 août 2015
- Kaufmann, Vincent, Derek Christie, Sébastien Munafò, et Stéphanie Vincent-Geslin. 2012. *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains. Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains*. Lausanne : EPFL
- Kaufmann, Vincent, Christophe Jemelin, et Dominique Joye. 2000. *Entre rupture et activités : vivre les lieux du transport : de la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces*. BBL/EDMZ
- Knappett, Carl. 2011. *Thinking Through Material Culture : An Interdisciplinary Perspective*. University of Pennsylvania Press.
- Kroll, Lucien. 2001. *Tout est paysage*. Paris : Sens & Tonka.
- Labrunye, Raphaël. 2011. *Hertzberger : de l'architecte et de l'usager. Retour prospectif aux années 1970*. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Hertzberger-de-l-architecte-et-de.html> Consulté le 9 février 2015
- Ricard Sophie, Edith Hallauer et Joy Sorman. 2016. *Construire en habitant, habiter en construisant*. Débat animé par Emmanuel Moreira. La Manufacture d'idées 2016 – Chasselas (71). URL : <https://vimeo.com/174041859> Consulté le 12 septembre 2016
- Lavadinho, Sonia. 2015. Espace Dickens, Lausanne, octobre 28.
- Lévy, Jacques. 2011. *La mobilité comme bien public - Métropolitiques*. Métropolitiques. URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-mobilite-comme-bien-public> Consulté le 20 juillet 2016
- — —. 01.12.2015. *Les au-delà de la société automobile*. Revue électronique des sciences humaines et sociales. URL : <http://www.espacestems.net/articles/les-au-dela-de-la-societe-automobile/> Consulté le 22.03.2017
- — —. 2015a. *Habiter Cheonggyecheon : l'exception ordinaire*. Annales de Géographie, Armand Colin, n° 704 : pp. 391-405
- — —. 2015b. *Thinking Places*. MOOC. URL : <https://vimeo.com/album/3575603> Consulté le 10 octobre 2015
- Lévy, Jacques, Antoine Loubière, et Annie Zimmermann. 2016. *L'invité*. Jacques Lévy. Revue Urbanisme, n° 403 (Hiver) : pp. 68-72
- Lévy, Jacques, et Michel Lussault. 2013. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Nouvelle édition revue et augmentée. Paris : Belin
- Lussault, Michel. 2013. *Urbanités automobiles*. PUF
- Lussault, Michel, et Jean-Pierre Charbonneau. 2013. *Présentation : L'automobile au tournant*. PUF
- MacIver, Megan. 09.09.2010. *Eric Reynolds, Master of Low-cost, High-return Public Space Interventions in London and NYC*. Project for Public Spaces (blog). 2010. URL : <http://www.pps.org/blog/eric-reynolds-master-of-low-cost-high-return-public-space-interventions-in-london-and-nyc/> Consulté le 31 juillet 2015
- Masbouni, Ariella. 2009. *Organiser la ville hypermoderne : François Ascher, Grand Prix de l'urbanisme 2009*. Parenthèses
- Matthey, Laurent. 2016. *Sous les pavés, la plage ! L'urbanisme au risque des loisirs*. Cahiers de l'ASPAN
- Mauron, Véronique. 2016. *Théorie de l'espace public*. Cours dispensé dans le cadre de l'École doctorale Architecture et Sciences de la ville (EDAR), EPFL, Lausanne
- Mauss, Marcel. 2007. *Essai sur le don : forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*. Quadrige. Grands textes. Paris : Presses universitaires de France
- Mayer, Christof, et Cedric van der Poel. 2016. *Raumlabor, coopération et responsabilité*. Tracés, septembre 2016

- McCluskey, Ben. 2016. *Délester les villes*. Technologist, avril 2016
- Michael, Mike. 2000. *These Boots Are Made for Walking... : Mundane Technology, the Body and Human-Environment Relations*. SAGE Publications, Body & Society, 6(3-4) : pp. 107-26
- Mobilité piétonne Suisse. 2015. *Manuel de planification - Réseaux de cheminements piétons*. Guide de recommandations de la mobilité douce n° 14. OFROU (Office fédéral des routes)
- Mokhtarian, Patricia L., et Ilan Salomon. 2001. *How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations*. Transportation Research Part A : Policy and Practice 35 (8) : pp. 695-719
- Morin, Edgar. 2000. *Les sept savoirs nécessaires à l'éducation du futur*. Seuil
- von der Mühl, Dominique. 2014. *Démarche urbaine ou action citoyenne – quand l'éphémère prend place*. Bulletin Rue de l'Avenir. 2/2014. « Éphémères, évolutifs, modulés, reconquis... Usages de la rue et temporalités »
- Munafò, Sébastien. 2015. *Cadres de vie, modes de vie et mobilités de loisirs*. Thèse de l'École polytechnique fédérale de Lausanne EPFL, n° 6687. Programme doctoral Architecture et sciences de la ville. Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit. Institut du développement territorial. Laboratoire de sociologie urbaine
- Norman, Donald A. 2013. *The Design of Everyday Thing : Revised and Expanded Edition*. Basic Books
- OFS (Office Fédéral de la Statistique). 2013. *Mobilité et transports 2013*. La série « Statistique de la Suisse »
- — —. 2012. *Mobilité en Suisse*. Résultats du premier microrecensement mobilité et transports 2010
- Orfeuil, Jean-Pierre. 2011. *Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ?* Métropolitiques. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html> Consulté le 20 juillet 2016
- Parvex, Marie. 17.11.2016. *Automobile, le désamour des Suisses*. Le Temps. URL : <https://www.letemps.ch/suisse/2016/11/17/automobile-desamour-suisse> Consulté le 26 février 2017
- Pattaroni, Luca. 29.10.2013. *Mode de vie*. Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire. URL : <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754> Consulté le 12 mai 2016
- Pecqueux, Anthony. 2012. *Les "affordances" des événements : des sons aux événements urbains*. Communications, Le Seuil/Cairn
- Rapoport, Amos. 2003. *Culture, Architecture et Design*. Infolio éditions.
- Razemon, Olivier, et Éric Béziat. 26.03.2017. *Demain, une ville sans voiture ?* Le Monde.fr. URL : http://www.lemonde.fr/planete/article/2017/03/26/demain-une-ville-sans-voiture_5101054_3244.html Consulté le 28 mars 2017
- Rocci, Anaïs. 2007. *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture Le cas de la région parisienne et perspective internationale*. Paris V : Université René Descartes
- Rudler, Jade, et Alice Chénais. 2016. *Le chantier ouvert, un événement au service de la planification urbaine*. pp. 125-28 in Happy city. Faire la ville par l'événement ? Genève, Suisse : Université de Genève
- Ruzicka-Rossier, Monique. 2014. *Le zonage en urbanisme de Tokyo-to à Lémanité. La circulation d'un modèle et la variété des finalités*. Genève, Suisse : Université de Genève
- Schum, Caroline. 10.2014. *Urbanisme éphémère ; urbanisme durable ?* Bulletin Équiterre info n° 03/14
- Sheller, Mimi, et John Urry. 2006. *The new mobilities paradigm*. Environment and Planning A 38 (2) : pp. 207-26
- Sibony, Daniel. 2003. *Entre-Deux – L'origine en partage*. Seuil, 1991. Points
- Taveau, Benjamin. 14.03.2013. *Construire la ville des courtes distances : utopie ou avenir ? Vers un renouveau territorial*. URL : <http://territoires.blog.lemonde.fr> Consulté le 20 août 2014
- Wolff, Pauline. 30.06.2016. *The desirability of transport modes : towards an epistemological overview*. Desirable Transport Future. Présentation donnée dans le cadre du troisième workshop international « Desirable Transport Futures » à Freiburg-in-Breisgau, Allemagne
- Thomas, Marie-Paule. 2013. *Urbanisme et modes de vie : enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*. Neuchâtel : Editions Alphil, Presses universitaires suisses

Vincent-Geslin, Stéphanie. 2014. *Devenir Altermobile*. Forum Vies Mobiles. URL : <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2014/02/03/devenir-altermobile-2153> Consulté le 17 février 2014

Vincent, Stéphanie. 2008. *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?* Thèse. Paris V : Université René Descartes

Wachter, Serge. 2010. *La ville interactive : l'architecture et l'urbanisme au risque du numérique et de l'écologie*. L'Harmattan

Wickham, James. 2006. *Public transport systems : the sinews of european urban citizenship ?* European Societies, 2006

Zepf, Marcus. 1999. *Concevoir l'espace public. Les paradoxes de l'urbanité : analyse socio-spatiale de quatre places lausannoises*. Thèse. Lausanne : EPFL

ANNEXES

7.1.	TABLEAUX PRÉSENTANT LES PARTICIPANTS AUX ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS	229
7.2.	GRILLE DES ENTRETIENS EXPLORATOIRES	232
7.3.	GRILLE DES ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS	233
7.4.	CONCORDANCIER : LIBERTÉ	236
7.5.	TRANSCRIPTIONS D'ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS	240
7.5.1.	ENTRETIEN AVEC MR53	240
7.5.2.	ENTRETIEN AVEC AE22	247
7.5.3.	ENTRETIEN AVEC MX39	255
7.5.4.	ENTRETIEN AVEC LX28	261

TABLEAU 7.1.
Légende du tableau 7.2.

INTERROGÉS	ENQUÊTEUR	TRANSCRIPTION	CATÉGORIE D'ÂGE	CATÉGORIE D'ÂGE	CATÉGORIE 2	SEXE	CSP	CSP 1	TERRAIN
initiales + âge	Â= Alexandre Rigal	Â= Alexandre Rigal	15-24=1	0-19=1	20-29=1	F= Féminin	Actifs occupés =1	1 = Sans formation post-obligatoire	L = Lausanne
	J= Jade Rudler	J= Jade Rudler	25- 44=2	20- 49=2	30- 39=2	H= Mascu- lin	Autre =2	2 = Degré secondaire II : formation professionnelle	G = Genève
	D= Dominique Kühnhanss	D= Dominique Kühnhanss	45- 64=3	50- 64=3	40- 49=3		rouge= temps partiel	3 = Degré secondaire II : formation générale	Z = Zurich
			>65=4	65-79=4				4 = Formation profes- sionnelle supérieure	A = Autre
				>80=5				5 = Université, haute école spécialisée	

7.1. TABLEAUX PRÉSENTANT LES PARTICIPANTS AUX ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS

ACCESSIBILITÉ	TEMPS PARCOURS TIM	TEMPS PARCOURS TP	GRADIENT D'URBANITÉ LOGEMENT	PERMIS DE CONDUIRE	POSSÈDE AU MOINS UNE VOITURE (a le permis)	CONDUIT RÉGULIÈREMENT
1 = Classe A : très bonne desserte	1 = métropoles (point noir)	1 = métropoles (point noir)	grande ville centre-ville=1	1 = Oui	1 = Oui	1 = Oui
2 = Classe B : bonne desserte	2 = 0-10 min (vert foncé)	2 = 0-10 min (vert foncé)	grande ville suburbain=2	2 = Non	2 = Non	2 = Non
3 = Classe C : desserte satisfaisante	3 = 10-20 min (vert moyen)	3 = 10-20 min (vert moyen)	grande ville périurbain=3			
4 = Classe C : mauvaise desserte	4 = 20-30 min (vert clair)	4 = 20-30 min (vert clair)	petite ville centre-ville=4			
5 = Hors zone	5 = 30-40 min (jaune)	5 = 30-40 min (jaune)	petite ville suburbain=5			
	6 = 40-50 min (orange clair)	6 = 40-50 min (orange clair)				
	7 = 50-60 min (orange moyen)	7 = 50-60 min (orange moyen)				
	8 = 60-70 min (orange moyen +)	8 = 60-70 min (orange moyen +)				
	9 = 70-80 min (orange foncé -)	9 = 70-80 min (orange foncé -)				
	10 = 80-90 min	10 = 80-90 min				
	11 = 90 -100 min	11 = 90 -100 min				
	12 = 100-110 min	12 = 100-110 min				
	13 = 110-420 min	13 = 110-420 min				
Niveaux de qualité de la desserte par les TP ARE (Office fédéral du développement territorial)	Temps de parcours en TIM vers un centre (Office fédéral du développement territorial)	Temps de parcours en TP vers un centre (Office fédéral du développement territorial)	petite ville périurbain=6			
Les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics sont un indicateur essentiel pour évaluer la desserte par les transports publics. Le calcul des niveaux est automatisé, à partir des données de l'horaire électronique des entreprises suisses de transport (HAFAS).	L'indicateur <i>temps de parcours en TIM vers un centre</i> se réfère au temps de parcours avec les transports individuels motorisés (TIM) d'une commune à l'autre. Le temps de parcours vers un centre est à la fois une mesure pour l'accessibilité ainsi qu'une visualisation des disparités entre communes suisses. Du point de vue d'une commune environnante il s'agit du temps de parcours vers la ville isolée la plus proche, vers le centre de la prochaine agglomération ou vers l'un des centres suivants : Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lugano ou Zurich. Selon le choix et la définition de centre il est possible de visualiser à petite échelle des phénomènes de disparité dans le domaine de l'accessibilité et des structures des centres en Suisse.	L'indicateur temps de parcours en TP vers un centre se réfère au temps de parcours avec les transports publics (TP) d'une commune à l'autre. Le temps de parcours vers un centre est à la fois une mesure pour l'accessibilité ainsi qu'une visualisation des disparités entre communes suisses. Du point de vue d'une commune environnante il s'agit du temps de parcours vers la ville isolée la plus proche, vers le centre de la prochaine agglomération ou vers l'un des centres suivants : Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Lugano ou Zurich. Selon le choix et la définition de centre, il est possible de visualiser à petite échelle des phénomènes de disparité dans le domaine de l'accessibilité et des structures des centres en Suisse.	hypourbain=7			

TABLEAU 7.2.
Liste des personnes interrogées
et caractéristiques (en gras, les
entretiens analysés)

	ENQUÊTEUR	TRANSCRIPTION	DATE ENTRETIEN	ÂGE (EN 2015)	CATÉGORIE D'ÂGE	CATÉGORIE D'ÂGE BIS	SEXE	ACTIVITÉ(S)	CSP	TERRAIN	
CT29	J	A	17.10.14	29	25-44	2	F	Architecte	Temps partiel	L	
WM72	D	D	04.11.14	72	>65	4	H	Retraité (administration)	Autre	Z	
LX68	A	J	09.11.14	68	>65	4	F	Retraité (administration)	Autre	G	
AB43	D	D	10.11.14	43	25-44	2	F	Au foyer	Autre	Z	
DK18	D	D	12.11.14	18	15-24	1	H	Apprenti	Autre	Z	
MS58	D	D	12.11.14	58	45-64	3	H	Journaliste	Actif occupé	Z	
PL50	D	D	20.11.14	50	45-64	3	H	Artiste et menuisier	Actif occupé	Z	
WB63	J	A	16.01.15	63	45-64	3	H	Retraité (couvreur)	Autre	L	
P-A49	J	A	19.01.15	49	45-64	2	H	Audit dans une fiduciaire	Actif occupé	L	
J-P42	J	A	21.01.15	42	25-44	2	H	Responsable de crèche	Actif occupé	L	
CE37	J	A	13.01.15	37	25-44	2	F	Assistante de direction	Temps partiel	L	
RC52	J	A	23.01.15	52	45-64	3	H	Ingénieur	Actif occupé	A	
VR45	J	A	28.01.15	45	45-64	2	F	Juriste	Temps partiel	L	
HB98	J	A	30.01.15	98	>65	5	F	Retraité	Autre	L	
MM29	J	A	30.01.15	29	25-44	2	H	Physio	Actif occupé	L	
DP56	A	J	05.02.15	56	45-64	3	H	Chômeur (garçon d'orchestre)	Autre	L	
PN25	J	A	11.03.15	25	25-44	2	H	Étudiant	Autre	L	
VC24	A	J	25.03.15	24	15-24	2	H	Enseignant	Actif occupé	L	
MF18	A	J	17.05.15	18	15-24	1	H	Gymnasien	Autre	L	
PA29	A	J	26.05.15	29	25-44	2	H	Chercheur	Actif occupé	L	
VS23	J	A	27.05.15	23	15-24	2	F	Étudiant	Autre	L	
AE22	J	A	11.06.15	22	15-24	2	H	Étudiant	Autre	L	
LG24	J	A	11.06.15	24	15-24	2	F	Étudiant	Autre	L	
VR17	J	A	15.06.15	17	15-24	1	F	Gymnasien	Autre	L	
MR53	J	A	15.06.15	53	45-64	3	H	Employé de banque	Actif occupé	L	
DS49	A	J	18.06.15	49	45-64	2	F	Chargée d'enseignement	Temps partiel	G	
LR24	J	A	24.06.15	24	15-24	2	F	Étudiant	Autre	L	
LX41	A	J	25.06.15	41	25-44	2	H	Ingénieur en planification	Actif occupé	L	
MX91	A	J	26.06.15	91	>65	5	F	Retraîtée (couturière et secrétaire)	Autre	L	
KM21	J	A	02.07.15	21	15-24	2	H	Apprenti	Autre	L	
TV41	A	J	02.07.15	41	25-44	2	H	Éducateur	Actif occupé	G	
CP40	A	J	03.07.15	40	25-44	2	F	Doctorante	Actif occupé	G	
PD54	J	A	09.07.15	54	45-64	3	H	Professeur EPFL	Actif occupé	L	
M-A51	J	A	28.07.15	51	45-64	3	H	Agriculteur	Actif occupé	A	
P-M55	J	A	28.07.15	55	45-64	3	H	Surveillant de chantier	Actif occupé	A	
ML25	A	J	09.08.15	25	25-44	2	H	Équipier	Actif occupé	G	
AX67	A	J	10.08.15	67	>65	4	F	Naturopathe	Temps partiel	G	
FX75	A	J	10.08.15	75	>65	4	H	Retraité	Autre	G	
FD31	J	A	11.08.15	31	25-44	2	H	Agriculteur	Actif occupé	A	
MV58	A	J	18.08.15	58	45-64	3	H	Professeur et chercheur	Actif occupé	L	
MX39	D	D	24.08.15	39		2	H	Étudiant	Autre	Z	
SL60	A	J	09.09.15	60		3	H	Moine	Actif occupé	G	
LX28	D	D	07.10.15	32		2	F	Éducatrice	Temps partiel	Z	

LIEU DE RÉSIDENCE	ACCESSIBILITÉ	GRAD. LOGEMENT	LIEU DE TRAVAIL	GRADIENT TRAVAIL	PERMIS DE CONDUIRE	POSSÈDE AU MOINS UNE VOITURE (A LE PERMIS)	CONDUIT RÉGULIÈREMENT (A LE PERMIS)
Lausanne Valency	2	grande ville centre-ville	Vevey	petite ville centre-ville	1	1	1
Dietikon	1	grande ville suburbain	Dietikon	grande ville suburbain	1	1	1
Genève Châtelaine	1	grande ville centre-ville	Genève Châtelaine	grande ville centre-ville	1	2	2
Wettswil	3	hypourbain	Wettswil	hypourbain	1	1	1
Mühlehorn	4	hypourbain	Zurich	grande ville centre-ville	2		
Zurich quartier gare	1	grande ville centre-ville	Zurich	grande ville centre-ville	1	2	2
Zurich dans une forêt	4	grande ville périurbain	Zurich dans la forêt	grande ville périurbain	1	1	1
Lausanne, Av. de France	2	grande ville centre-ville	Lausanne, Av. de France	grande ville centre-ville	1	1	1
Cheseaux	3	grande ville périurbain	Lausanne Aubépines	grande ville centre-ville	1	1	1
Morges au-dessus de la gare	1	petite ville suburbain=5	Lausanne Flon	grande ville centre-ville	1	1	1
Morges, sous la gare	1	petite ville centre-ville	Morges, centre-ville	petite ville centre-ville	2		
Fribourg Bourguillon	4	grande ville suburbain	Fribourg Centre-ville	petite ville centre-ville	1	2	1
Lausanne sous gare	1	grande ville centre-ville	Lausanne MontRepos	grande ville centre-ville	1	2	2
Lausanne, sous gare	1	grande ville centre-ville	Lausanne, sous gare	grande ville centre-ville	2		
Lausanne Malley	2	grande ville suburbain	Morges	petite ville centre-ville	1	1	1
Pully	2	grande ville suburbain	Pully	grande ville suburbain	1	2	2
Chavannes-près-Renens	2	grande ville suburbain	Ecublens	grande ville suburbain	1	1	2
Préverenges	2	grande ville périurbain	Morges	petite ville centre-ville	1	2	1
Pully	2	grande ville suburbain	Pully	grande ville suburbain	2		
Lausanne La Sallaz	2	grande ville suburbain	Ecublens	grande ville suburbain	1	1	1
Lausanne La Sallaz	2	grande ville suburbain	Lausanne, Chalet à Gobet	grande ville périurbain	1	1	1
Lausanne Chalet à Gobet	2	grande ville périurbain	Lausanne, Chalet à Gobet	grande ville périurbain	1	1	1
Lausanne, Riponne	1	grande ville centre-ville	Lausanne, Chalet à Gobet	grande ville périurbain	1	1	1
Lausanne Pontaise	2	grande ville centre-ville	Lausanne Beaulieu	grande ville centre-ville	2		
Lausanne Pontaise	2	grande ville centre-ville	Lausanne Chauderon	grande ville centre-ville	1	1	1
Genève Grottes	1	grande ville centre-ville	Genève Unimail	grande ville centre-ville	1	1	1
Lausanne Centre-ville	1	grande ville centre-ville	Neuchâtel Centre-ville	petite ville centre-ville	2		
Lausanne, sous gare	1	grande ville centre-ville	Lausanne Centre-ville	grande ville centre-ville	1	2	2
Préverenges	3	grande ville périurbain	Préverenges	grande ville périurbain	1	2	2
Renens	2	grande ville suburbain	Ecublens	grande ville suburbain	1	1	1
Genève Plain Palais	1	grande ville centre-ville	Genève Plain Palais	grande ville centre-ville	1	1	1
Carouge	1	grande ville centre-ville	Genève Unimail	grande ville centre-ville	1	2	1
Givrins	3	grande ville périurbain	Ecublens	grande ville suburbain	1	1	1
Carrouge	5	hypourbain	Carrouge	hypourbain	1	1	1
Marécottes	4	hypourbain	Verbier	hypourbain	1	1	1
Ferney-Voltaire	5	grande ville périurbain	Thoiry	grande ville périurbain	2		
Choulex	3	grande ville périurbain	Pinchat	grande ville périurbain	1	1	1
Saint-Julien-en-Genevois	5	grande ville périurbain	Nernier	grande ville périurbain	1	1	1
Dizy	5	hypourbain	Dizy	hypourbain	1	1	1
			Ecublens	grande ville suburbain	1	1	2
Zurich	1	grande ville centre-ville	Zurich	grande ville centre-ville	1	2	2
Genève		grande ville centre-ville	Genève	grande ville centre-ville	1	2	2
Zurich	1	grande ville centre-ville	Zurich	grande ville centre-ville	1	1	1

7.2. GRILLE DES ENTRETIENS EXPLORATOIRES

ÉTAPE 1 • AUJOURD'HUI

Quelle est la place de la voiture dans notre société aujourd'hui ?
L'objet voiture/la pratique de la voiture est-il désirable aujourd'hui ?

En tant qu'expert, quelle est votre satisfaction par rapport à l'offre de transports publics ?

Quelles sont les raisons le plus souvent avancées pour utiliser la voiture plutôt que les TP ?

Quelle est la place des modes doux ?

ÉTAPE 2 • CHANGEMENT

Quelle évolution des transports/de la mobilité est anticipable aujourd'hui ?

Qu'est-ce qui peut maintenir l'usage de la voiture ?

Qu'est-ce qui peut stimuler le changement de mode de transport dans le sens d'une diminution de l'usage de la voiture ?

Quelles sont les envies qui émergent en termes de mobilité/de déplacements ?

ÉTAPE 3 • DANS UN MONDE SANS VOITURE

Quelles mesures rendraient cela envisageable ?

Quelles seraient les modifications à entreprendre en amont ?

Quelles modifications dans la structure des villes ?

Quelles alternatives à la voiture ?

7.3. GRILLE DES ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS

INTRODUCTION (10 MINUTES)

Expliquer pourquoi on est là

EPFL, FNS, Thèse de doctorat

Mobilité en Suisse

Place de la voiture dans la société

Impact de la mobilité sur la manière de vivre

45 min à 1 h, enregistré et ANONYME

Votre expérience, votre avis, ce que vous pensez de (...)

Pas de réponse juste ou fausse

Ressenti + raisons rationnelles

Remplir la fiche de renseignements (pas le tableau)

ÉTAPE 1 - CONTEXTE (20 MINUTES)

OBJECTIFS

Décrire l'histoire de mobilité et de l'état des pratiques de mobilité et du mode de vie de l'interrogé.

Retracer le passé par lieu de vie et moyen de transport utilisé.

Questionner les choix de vie : pourquoi habiter là ? Quels sont les critères de choix des modes de transport ?

Détecter les raisons des changements ou non de modes de transport dans le passé.

Avoir des arguments sur les rapports de l'interrogé aux différents modes de transport.

Comprendre les choix de mode de vie.

Savoir comment les interrogés perçoivent leur environnement et quelles sont les prises qu'ils y exploitent.

QUESTIONS

- Depuis quand habitez-vous ici ?
 - Pourquoi habitez-vous ici ?
 - cette ville, cette rue ? Choix, contrainte ?
- Satisfait d'habiter ici ? Pourquoi ?
- Voiture a influencé votre choix de localisation ? (en avoir une ou non)
 - de lieu de résidence, de travail, de loisirs ?
- Où habitiez-vous juste avant ?
 - Même-s moyen-s de transport ?
 - Si changement : Réutiliseriez-vous l'ancien mode facilement ? Pourquoi avez-vous changé ? échoué/réussi ? facile/difficile ? phase d'apprentissage ?
- Où habitiez-vous encore avant ? Autre ville, canton, pays ? Mêmes questions
- Où avez-vous grandi ? Mêmes questions
- Où avez-vous préféré habiter ? Pourquoi ?

Reprendre les journées type

- Quelle régularité de ces déplacements ? La répétition vous pèse ou facilite votre déplacement ?
- Comment vous déplacez-vous pour vos activités habituelles ? Où réalisez-vous ces activités ?

Placer sur la carte

- aller au travail/faire les courses/faire du sport/autres loisirs/déposer vos enfants à l'école/rendre visite à des gens/autre activité...
- Quel mode de transport utilisez-vous pour des activités occasionnelles :
 - Partir en vacances, vous déplacer pendant les vacances, déplacer un meuble, aller en urgence à l'hôpital, ou autres activités...

Remplir le tableau, le commenter :

- Pourquoi avez-vous/n'avez-vous pas passé votre permis de conduire ?
- Possédez-vous une voiture en ce moment ?

Si oui :

- comment est-elle ? marque, âge, couleur, pratique, trop grande, récente, etc.
- qu'est-ce qui vous a poussé à l'acheter ? Quels étaient vos critères d'achat ?
- attachement ?
- l'utilisez-vous souvent ? tous les jours ? pour quelle-s raison-s ?
- quelles habitudes avez-vous développées avec votre voiture ? naturel de l'utiliser ?
- Qui conduit la voiture ?
- Faites-vous du covoiturage avec ? Laissez-vous monter un autostoppeur ?
- Combien de temps passez-vous à l'entretenir ?
- Est-ce que vous la réparez vous-même ?

Si non :

- déjà eu une ou jamais ? Pourquoi ?
 - Si oui : mêmes questions qu'au-dessus
- Utilisez-vous d'autres voitures comme conducteur ? (mobility, location, voiture d'un proche...)
 - Si oui, quels sont vos critères de choix ?
- Qu'est-ce qui vous plaît dans l'objet voiture ? Pourquoi ?
 - Dans quelles conditions est-ce un plaisir d'utiliser une voiture ?
 - Comment vous sentez-vous à l'intérieur de votre voiture/d'une voiture ? De quoi cela dépend-il ?
- Qu'est-ce qui vous déplaît ? Pourquoi ?
 - Quelles sont les contraintes induites par l'usage de la voiture ?
 - Quelles limites à l'utilisation de la voiture ?
 - (choses que vous ne pouvez pas faire en voiture, mais pour lesquelles vous aimeriez l'utiliser...)

ÉTAPE 2 • ATTENTES (15 MINUTES)

OBJECTIFS

Frustrations et désir de changement, en partant du contexte actuel de l'interrogé Questions sur les différentes possibilités d'accès aux lieux fréquentés : lesquelles sont empruntées et pourquoi ? Questions sur les frustrations rencontrées dans les parcours d'action et sur les améliorations envisagées. Identifier les blocages au changement, mais aussi les potentiels d'amélioration de la qualité de la mobilité pour les interrogés.

Distinguer ce qui est perçu et ce qui est important pour les interrogés

QUESTIONS

- Aimeriez-vous changer quelque chose à votre situation ?

Emplacements logement et travail, types de déplacements, moyens de transport...

- Quelles améliorations de votre mobilité souhaiteriez-vous ? Sont-elles déjà programmées ?
- Nouvelles possibilités, modification d'un état actuel...
 - qui dépendent de vous
 - qui ne dépendent pas de vous
- Pourraient-elles vous inciter à changer de pratique ?
 - Comment ?
 - Comment réaliser ces changements ?
 - Connaissez-vous des alternatives (services, moyens techniques, etc.) à votre mode de transport actuel qui répondraient bien à vos attentes ? À quelles conditions ?

repandre mode de déplacement par mode de déplacement

- Est-ce que vous avez un smartphone ?
 - Si oui, est-ce que cela a modifié vos habitudes ? Comment ?
- Vous passer de voiture serait positif ou négatif pour vous ? Pourquoi ?
- Qu'est-ce que cela changerait dans votre quotidien ?
- Aimeriez-vous pouvoir vous passer totalement de voiture ?

- Vous disposez à proximité de votre lieu de résidence, de tel moyen de transport, telle infrastructure.
 - La connaissez-vous ?
 - L'utilisez-vous ? Pourquoi ?
 - Avez-vous d'autres possibilités pour vous déplacer que celle dont vous avez l'habitude ?
 - Lesquelles pour travail, loisirs, courses...
- Imprévu : vous est-il déjà arrivé de ne pas pouvoir utiliser votre moyen de transport habituel ?

panne, intempérie, vol, retrait de permis

- Quelles alternatives avez-vous en termes de trajet ? de lieux où vous vous rendez ?
- Quelles alternatives avez-vous utilisées ?
- Retrait immédiat de voiture : Quelles réactions ? solutions ?
- Choix : Vous arrive-t-il de passer plusieurs jours sans voiture ? en avez-vous envie ?
 - dans quel contexte (vacances, à l'étranger, etc.) ?
 - comment vous déplacez-vous alors ? Pourquoi ?

ÉTAPE 3 • PROJECTIONS DANS LE FUTUR (15 MINUTES)

OBJECTIFS

Connaître les envies des habitants, mais aussi leurs anticipations.

Questions sur le futur probable et le futur souhaitable pour l'interrogé.

Projection dans un futur « idéal » et dans un futur sans voiture.

Identifier des tendances en fonction de la capacité à se projeter et du contenu des différentes projections.

Imaginer des possibles.

QUESTIONS

PROBABLE

- À votre avis, quelle évolution de la mobilité (en général) ?
 - Que pensez-vous qu'il va arriver dans le monde ? Là où vous vivez ?
 - Quels moyens de transport vont se développer ? Pourquoi ?
 - Lesquels vont disparaître ou diminuer ? Pourquoi ?
 - Différence entre ville et campagne ?

SOUHAITABLE

Changement d'environnement, tout est possible.

- Dans l'idéal, en tant que citoyen, que souhaitez-vous qu'il arrive ?
 - Quel-s moyen-s de transport ?
 - Quel lieu de vie ?
 - Quels emplacements des activités ?
 - De quelles innovations aimeriez-vous pouvoir profiter ?
- Et si tout était possible sauf utiliser une voiture ? Mêmes questions.

EXPÉRIMENTAL - PostCarWorld

- - Est-ce que arrivez à imaginer votre environnement sans voiture ?
 - Qu'est-ce qui change ?
 - À quelles conditions ?
 - Quelles alternatives émergentes ?
 - Cheval, drones, proximité logement/activités, etc.
- Comment feriez-vous si cela arrive et pour que cela arrive ?
- Qu'est-ce qui changerait dans votre vie s'il n'y avait plus du tout de voiture ?
 - Qu'est-ce qui s'améliorerait ?
 - Qu'est-ce qui se détériorerait ?
- Est-ce que vous aimeriez vivre dans un monde sans voiture ?
- Que souhaiteriez-vous changer dans vos habitudes pour que cela soit possible ?

PHOTO DU MOYEN DE TRANSPORT

- Quel moyen de transport vous représente le mieux ?
- Lequel préférez-vous ?

7.4. CONCORDANCIER : LIBERTÉ

Extraits des transcriptions où le mot *liberté* est cité.

LX28

Il ne faut plus réfléchir sur où est-ce que je vais aller dormir, on peut aller n'importe où. Donc c'est une sorte de *liberté* alors là oui, c'est de la très grande *liberté*.

MX39

J'ai besoin de sortir dans l'air frais, dans la forêt, monter quelques collines. J'ai besoin de ça quelques fois et la moto me donne cette *liberté*.

MX39

Alors le moyen de transport représente une sorte de *liberté* pour moi, pour sortir vite. En principe, c'est aussi faisable en train, mais la vitesse est un facteur et aussi la manière dont on découvre des choses [est différente en moto].

WM72

C'est le point, c'est ce qu'on avait cherché. C'est un appartement qui laisse la *liberté* d'aller faire les courses à pied.

CT29

Nan c'est pas une contrainte, ça m'apporte plus de *libertés* que de contraintes. Faut rester gagnant dans tous les cas.

MR53

Tout dépend le but des vacances, ça dépend ce qu'il y a à visiter. Je prendrais plutôt l'option de louer une voiture plutôt que les transports publics. Sur le principe, toujours la *liberté* pour moi la voiture : « pas dépendre de ».

P-M55

Pour les vallées latérales en Valais, c'est vrai que là on est – c'est une *liberté* importante.

DP56

Aussi et faire des tours, on allait voir les motocross on est allé faire des tours en France, c'était rigolo quoi, la *liberté*, mais on disait déjà qu'il ne fallait pas faire de bruit, pas emmerder.

PL50

Aussi longtemps que c'est autorisé, et qu'on peut encore respirer, et qu'on avance encore dans les rues, c'est de la *liberté*.

MR53

Autrement, les autres loisirs, on aime bien se balader. Mais même si on va faire une balade en montagne, la *liberté*, je prends la voiture, et puis j'ai pas l'abonnement demi-tarif donc euh...

P-A49

[La voiture donne] la *liberté* de mouvement et la facilité. Si en rentrant je préfère d'un coup revenir au magasin.

MX39

On n'a jamais la même sensation de *liberté* qu'en moto.

MR53

Mais là je pense que le plaisir de conduire il y aura plus non plus. [...] Je sais pas, mais pour moi ce sera de moins en moins... je disais « la voiture c'est la *liberté* », ça va se perdre.

LX28

C'est plus clair ce qu'on a ce qu'on a pas, avec ces possibilités réduites [en vivant dans un refuge en montagne]. Mais je trouve aussi que c'est une *liberté* assez grande, il ne faut pas faire plus que possible.

MR53

C'est un choix, par le fait de ne pas avoir l'abonnement demi-tarif, et de la flemme ou l'idée d'être indépendant et de pas devoir subir un horaire – entre guillemets « subir ». C'est la *liberté*, c'est la *liberté*.

FD31

C'est une *liberté*. [...] c'est cet esprit de *liberté* que j'aime bien en voiture aussi.

VC24

J'aime ce côté de *liberté* et de rapidité avec la voiture, parce que : t'es un peu à la bourre, tu mets un peu de gaz et tu arrives plus rapidement.

MR53

[Raison de passer le permis de conduire] de nouveau *liberté*, pratique.

MR53

Et puis mon père n'avait pas la voiture, donc moi j'avais envie d'avoir une voiture qui me donnait une *liberté* de mouvement.

AB43

C'est une sorte de *liberté* [d'avoir une voiture].

LR24

Nan en fait c'est toi qui pourrait les conduire [les voitures partagées] ça permettrait une certaine *liberté*.

MR53

Ah bah la qualité de l'air [s'améliorerait s'il n'y avait plus de voiture], ah bah oui bien sûr. Après, essentiellement, moins de pollution. Euh... mais pour moi, moins de *liberté*, toujours, moins de bruit aussi.

M-A51

C'est quand même une *liberté* [d'avoir une voiture]. Faut dire que [l'offre de transports publics,] c'était un bus, deux par jour.

MR53

Parce que là, je respecte pas les feux [lorsqu'il traverse la rue à pied]. Par contre, c'est aussi la *liberté*.

AE22

Pour moi, monter au volant de sa voiture, c'est pour moi le sentiment de *liberté* à l'état pur, parce que tu vas où tu veux, comme tu veux, quand tu veux.

LX28

Oui [elle aime bien sa voiture]. D'une certaine manière, ça me donne beaucoup de possibilités, c'est pour ça que oui, je l'aime bien cette sensation de *liberté*.

CP40

Pourquoi pas, mais ils ont déjà fait beaucoup pour décourager les gens de prendre leur voiture : les parkings sont très chers, mais les gens continuent à prendre leur voiture, parce que la *liberté* individuelle elle prime.

AB43

Oui [conduire] ça donne une sensation de *liberté*. Conduire où tu veux.

MS58

Ceux à 20 ans : un salaire haut et une voiture rapide. C'est le mieux, pas de solidarité, pas de politique. [...] *Liberté* exactement.

MR53

Je n'achèterais pas une voiture dont le look ne me plairait pas. Après pour moi c'est la *liberté* la voiture, j'aime bien conduire.

LX28

Ça me prendrait une partie de la *liberté* [de ne pas avoir le permis de conduire,] c'est flagrant. Je ne l'utilise pas très souvent, mais c'est important pour le sentiment de *liberté*.

VC24

Ma *liberté* privée, ma vie privée, ma *liberté*. Et puis après comme, je t'ai dit, je travaille à Morges. Il me faut 15 min [pour se rendre sur son lieu de travail]. Maintenant, si je travaille à Porrentruy...

CT29

Pour les gens qui sont pas reliés aux transports en commun, ça permet une grande *liberté*, une grande souplesse dans ton mode de vie, la voiture.

CT29

Mais euh... ça permet de partir quand tu veux, d'aller où tu veux. Ça symbolise vachement une grande *liberté* qu'avec le covoiturage, ce genre de choses, je pense qu'on apprend une nouvelle manière d'utilisation [de la voiture].

MS58

C'est difficile de remplacer ce sentiment « ma propriété », la *liberté* de bouger quelque chose, de ne pas devoir consulter un horaire...

MX91

J'aimerais le plus longtemps possible garder ma *liberté* [en restant vivre chez elle].

MM29

Alors oui, la *liberté* des déplacements c'est quelque chose que j'apprécie. Avoir une voiture, mais pas parce que c'est une Fiat Punto, plutôt qu'une voiture sportive.

P-A49

Petit à petit, on en vient à l'automatisation ça ressemble de plus en plus à des TC, mais en voiture on a ce sentiment de *liberté* individuelle. Il faudrait encore qu'on puisse aller où on veut par tous les réseaux.

CP40

Ben je pense que ça va... ça prive quand même d'une certaine *liberté* de mouvement [s'il n'y avait plus de voiture]. Encore que ça dépend par quoi on remplace, ce qu'on propose comme alternative, parce que je pense pas qu'on peut supprimer ça comme ça.

P-A49

Je pense que dans quelques années, ça fera peut-être partie de notre quotidien [de se passer de voiture]. Il y a du travail, la voiture elle a une image de *liberté*.

PN25

Je suis pas du tout prêt à sacrifier cette *liberté* [d'avoir sa voiture].

MS58

C'est aussi une sorte de *liberté*, dans cette petite boîte [le smartphone], tu amènes le monde avec toi. C'est une autre *liberté* que la voiture.

7.5. TRANSCRIPTIONS D'ENTRETIENS INDIVIDUELS D'HABITANTS

7.5.1. ENTRETIEN AVEC MR53

Date de l'entretien : 15.06.2015

Lieu : domicile de l'interrogé

Âge : 53 ans

Genre : H

Lieu de résidence : centre-ville de Lausanne

Activité(-s) : employé de banque

Commentaire : MR53 se rend quotidiennement sur son lieu de travail à pied, il a pris un abonnement au réseau de TC de sa ville pour être libre de prendre le bus au lieu de marcher. Il apprécie les « belles voitures ». Il en possède deux, qu'il utilise pour tous ses déplacements hors trajet domicile-travail.

1 - CONTEXTE

Jade (J) Quelle est votre journée de travail type ?

MR53 (M) Eh bah je travaille à Chauderon, donc c'est un quart d'heure à pied. Donc en principe, je fais les trajets à pied. Ça dépend si je reviens manger à la maison ou pas. Parce que ça m'arrive de revenir manger à la maison à midi. Et là je viens en bus pour gagner du temps.

J Entre midi et deux en bus ?

M Ouais.

J Mais le matin ?

M Le matin je vais à pied, ça c'est quasiment systématique. Sauf s'il y a un orage monstrueux. Parce que j'ai l'abonnement de bus.

J Mobilis ?

M Pour deux zones (Le Grand Lausanne). Donc s'il fait vraiment mauvais temps, mais 99 pour cent je vais à pied si je vais au boulot. Et si je rentre pas à midi, je prends pas de moyens de transport. Et le soir aussi j'aime bien rentrer à pied.

J [...] Le bus est plus rapide...

M Oui, enfin, si le bus est là. Si je dois l'attendre...

J Et s'il passe que faites-vous ?

M Alors non, parce que je prends pas le trajet du bus quand je vais à pied. Parce qu'en fait je ne prends pas le trajet le plus court, j'évite le trafic.

J Sensible au trafic ?

M À ce que je respire oui. (cherche sur la carte) Je prends le 3. Et puis je descends à l'arrêt ici et après je monte à pied. (raconte le trajet à pied)

J Ce n'est même pas plus long en fait ?

M Deux minutes, mais par contre là il n'y a quasiment pas de voiture sauf ici, là. Ben entre autres, pour le principe quand c'est dégagé on peut voir le mont Blanc pendant une fraction de seconde. Et le matin je m'amuse à essayer de le voir.

J Et c'est une bonne journée alors !

M Bah ça veut dire que c'est bien dégagé déjà. Et puis bon c'est plein d'arbres, effectivement, c'est superbe. C'est assez raide quand même par contre, mais bon je remonte quand même à pied et

par là. [...] Mais aujourd'hui j'ai acheté un poulet rôti, alors je suis rentré en bus, pour qu'il soit le plus chaud possible. [...] Le soir je prends la voiture en général.

J Pour quoi faire ?

M Fitness. Je vais deux trois fois par semaine. Je rentre ici, souvent je me presse par forcément pour aller au fitness [passage dur à comprendre] par contre une des raisons aussi qui me fait prendre la voiture c'est qu'il y a un parking souterrain sous le fitness. Gratuitement, j'ai l'abonnement Digipass. Ça prend dix minutes, à Montchoisi. Parking parking, 10 minutes.

J Ici vous avez une place dans le souterrain ?

M Oui oui. Par contre si je devais aller en bus, je mettrais 20 minutes.

J Jamais fait ?

M Pas depuis la maison, non. Je l'ai pris depuis le boulot, parce que je prenais le bus à Bel Air. Je prenais celui qui descend à Ouchy puis je descends à Closelet là.

J Vous allez à pied jusqu'à Montchoisi ensuite ?

M Ouais ça me fait au-dessus de la piscine de Montchoisi.

J Et lors de vos journées de congé ?

M Bah là si je fais des trucs c'est en voiture.

J Quels trajets ?

M Alors là il y a pas de règle, y a de tout. Hier, je suis allé chercher mes parents, on est allé au cimetière, après j'ai ramené mes parents, après Montoie - cimetière de Lausanne -, après j'ai ramené mes parents Sous-Gare, après je suis allé me promener à Echallens, pour être dans la nature, mais en voiture, mais après je suis revenu, mais ça c'était hier. [...] On peut partir aussi des fois pour faire une virée plus loin, y'a pas de week-end type non plus. Ça dépend de l'activité du week-end. Par exemple samedi on a été à Aigle faire un concours de gym, alors on y est allé en voiture. [Ma fille] était déjà sur place, et nous on l'a rejoint.

J Autrement qu'en voiture ?

M Nan en voiture aussi, mais avec des autres gens. Parce qu'elle passait à 8 h le matin dans un concours de gym. Bah oui, pour aller les voir, mais elles, elles sont parties deux heures plus tôt, parce qu'elles comptaient deux heures de maquillage ou je sais pas quoi.

J Depuis quand habitez-vous ici ?

M Cet appartement, je sais jamais si c'est 2000 ou 2001... (parle à

- sa femme) 2000.
- J À Lausanne ?
- M Depuis 53 ans, sauf 18 mois où on vivait à la campagne. J'ai pas mal déménagé, mais tout le temps à Lausanne.
- J C'est un choix ou une contrainte d'habiter à Lausanne ?
- M Ah ouais, c'est pas une contrainte, nan, c'est un choix.
- J Et ici ?
- M Là on y est bien ouais, là on a pas envie de déménager. Pour la petite histoire, bon on est locataire, vu mon boulot, je traite du crédit immobilier, on serait plutôt, on devrait être propriétaire, si je veux, comme la plupart de mes collègues et autres, mais on a autant ma femme que moi, pas trop besoin ou envie d'être propriétaires, et on est très heureux d'être locataires ici, et ma femme elle dit que même si on gagne à la loterie, elle a pas envie de déménager quoi.
- J Donc vous êtes satisfait d'habiter là ?
- M Très satisfait.
- J Pour le paysage ?
- M Pour le paysage. Et puis bêtement, vous avez pu l'entendre, on est en ville sans être en ville. Je suis à dix minutes de la gare de mon boulot. On a presque tout le temps habité là, on s'est mis en ménage, chemin des Beaux sels, c'est un cul-de-sac, aussi, c'est un gage de pas de circulation [...] C'était huitante-et-un. Après on a déménagé au chemin des Aubépines, c'est juste au-dessous de Beaulieu, c'était aussi un super quartier, bon il y avait plus de bruit par contre, on était déjà assez proche du clocher de Saint-Paul, donc déjà le clocher on l'entendait bien, et puis on était pas en direct sur l'avenue de France, mais il y avait quand même plus de bruit, par contre on avait à peu près la même vue. Après les Aubépines, on est parti 18 mois à Brétigny sur Morrens. Donc là c'est la cambrousse, mais la vraie cambrousse.
- J En quelle année ?
- M 92-94
- J Pourquoi vous avez changé et êtes revenus en ville ?
- M On était dans un hameau à Béthusy qui est en dehors du village, il y avait une dizaine de maisons, [...] on était avec notre fils, bah lui il avait deux ans, on est parti là-haut, on s'est retrouvés super là aussi, locataires d'une maison, une vieille, pas une ferme, mais une maison de campagne avec trois apparts, on était dans les combles, et on était les premiers locataires hors famille à arriver là sur place. Mais on avait vu une annonce et c'était un hasard parce que je connaissais le propriétaire et donc après on a eu droit facilement à l'appart, puis franchement c'était génial aussi comme qualité de vie, complètement différent de la ville, même si ma femme et moi on est des citadins. Mais quand on a commencé à avoir des petits soucis, enfin entre guillemets soucis, c'est que notre fils qui avait deux ans était complètement isolé, parce que pas d'autres enfants dans le périmètre proche. Les plus jeunes avaient 14 ans, dans la ferme d'à côté, donc mon pauvre fils qui a deux ans, voilà, et puis on était à 20 minutes à pied du village. Bien sûr, l'école enfantine il aurait pu aller au village, mais même là ça aurait déjà impliqué un trajet en voiture, ou alors 20 minutes le matin et... cumulé au fait qu'après l'école enfantine il aurait dû aller à l'école à Cugy, bin... et il y avait où on habitait aucun transport public. Il y avait les bus postaux. Il y avait la route, il passait au bord de la route de Brétigny, mais nous on était tellement en dehors du village que même pour aller au bus... Donc on a commencé à dire que l'un dans l'autre on va retourner en ville, ou se rapprocher des commodités.
- J Pour l'école ?
- M Et pour l'environnement quand même pour les enfants. [Nom de l'enfant] était très très asocial. Et puis la ville, mes parents habitent Lausanne, mes beaux-parents habitaient Pully, donc l'agglomération, donc au niveau pratique... Mes parents n'avaient pas de voiture à l'époque, mes beaux-parents eux oui par contre. Mais c'était pratique de se rapprocher à ce niveau-là.
- J Pourquoi étiez-vous motivés par l'idée de partir ?
- M Là-haut c'est un peu le hasard, mais l'idée c'est quand même la campagne. Essayé. Là si on n'avait pas eu d'enfants, on y serait peut-être encore, c'était pas le fait d'être isolés, c'était les aspects pratiques par rapport à l'enfant.
- J Les gens partent plus de la ville quand ils ont des enfants...
- M Maintenant à part ça, maintenant on a deux voitures pour dire. À l'époque on n'en avait pas deux, ça aurait impliqué qu'on en ait une deuxième. À l'époque, je bossais à Lutry, et j'ai fait un hiver complet en Vespa. Après j'ai acheté une poubelle, j'ai acheté une voiture pour le deuxième hiver. Il me fallait la journée pour me réchauffer.
- J La voiture oriente votre choix de localisation ?
- M Maintenant ? Si je... non. C'est le quartier. Là on a pensé effectivement Les Bergières, le complexe scolaire, on y va à pied en trois minutes je pense, donc.
- J Au gymnase aussi ?
- M Y'a pas le gymnase, c'est de niveau secondaire.
- J Quels sont les critères ?
- M Alors tout. On va pas faire souvent les courses à pied, je reconnais, parce qu'à Bergières, on est chargés, donc on prend la voiture quand même, mais on pourrait y aller à pied. Niveau temps, timing, par contre c'est vrai que ça remonte quand même. Quand on monte avec deux cabas, nan, ça m'intéresse pas trop.
- J Vous l'avez déjà fait ?
- M Nan. Je crois pas.
- J Et le lien entre la voiture et les loisirs ?
- M Bah c'est le ski, l'hiver on fait beaucoup de ski. Ah nan, moi j'aime pas skier sans voiture.
- J Pourquoi ?
- M Parce que ça m'embête de prendre mes skis, prendre le bus, descendre prendre le train, prendre un bus... déjà ça m'intéresse pas de faire ça. Au niveau du timing, je pense que... des fois on est surpris [...] Et puis bah surtout on s'occupe pas des horaires du train. On part quand on veut et on revient quand on veut. Entre autres, j'aime beaucoup aller skier à Grimentz j'ai fait le calcul combien de temps ça me prenait en TP, je pense 2 h 30. Et en voiture on met une petite heure et demie. C'est déjà pas mal. Autrement les autres loisirs... on aime bien se balader, mais même si on va faire une balade en montagne, pour la liberté je prends la voiture. Et puis j'ai pas l'abonnement demi-tarif, donc euh.
- J De bus ?
- M Oui. Mais pas des CFF. Sans l'abonnement demi-tarif, je trouve que c'est excessivement cher je dirais.
- J Et du coup avec votre ancien logement, vous avez changé vos habitudes ou c'est les mêmes ?
- M Nan, parce qu'on habitait la maison de dessous. [...]
- J Vous pouvez vous parquer si vous allez au travail en voiture ?
- M Euh, non. Mais alors ceux qui viennent de l'extérieur ou de plus loin, ils ont la possibilité de louer des places de parcs.
- J Et vous, vous n'avez pas le droit ?
- M Nan, et ça m'intéresse pas. Dans le cadre de mon job, j'ai pas besoin d'avoir la voiture.
- J Vous n'allez jamais en voiture ?
- M Ça je peux dire jamais.
- J Vous aviez d'autres moyens de transport que vous avez abandon-

- nés ?
- M Ah oui j'avais eu un scooter très longtemps : de 1990 à 2006.
- J La Vespa ?
- M La Vespa dans un premier temps et après même, c'était un peu paradoxal, mais là c'était un peu par luxe, mais j'avais pris un plus gros scooter pour les loisirs et que je sortais de la ville, j'avais pas envie d'avoir une vespa.
- J Pour aller plus vite ?
- M Oui.
- J Il y avait d'autres avantages ?
- M Rien, que des inconvénients. Il était gros, il était lourd, je me suis cassé la gueule avec. Je me suis fracassé la clavicule, et je pense pas qu'avec la Vespa ça aurait pu arriver.
- J Vous avez grandi où ?
- M À Lausanne, Sous-Gare justement. Où habitent toujours mes parents. Quoique jusqu'à sept ans, j'habitais tout prêt, c'est au chemin des Oiseaux.
- J Et ils avaient une voiture ?
- M Nan. Je suis le premier de la famille qui ait eu la voiture.
- J C'était comment quand vous étiez petit ?
- M Bah on voyageait pas beaucoup déjà, c'était soit, même en TP c'était pas grand-chose. C'était souvent les voitures de la parenté, de la famille qui venaient nous chercher si... bah vacances en train en Italie, les vacances d'été. J'ai jamais pris l'avion. Bah ouais pas la voiture avec eux...
- J Quel est le meilleur endroit pour la mobilité où vous avez habité ?
- M Je réfléchis quand même avant de répondre, mais c'est ici.
- J La répétition pèse ?
- M Alors pas du tout, vu que je fais pas mal à pied, avec les quatre saisons, c'est pas mal changeant quand même.
- J Est-ce un automatisme de prendre la voiture pour vos loisirs ?
- M C'est un choix par le fait de ne pas avoir l'abonnement demi-tarif, et de la flemme ou l'idée d'être indépendant et de pas devoir subir un horaire, entre guillemets "subir". C'est la liberté, c'est la liberté.
- J Iriez-vous au fitness Sous-Gare si vous n'aviez pas de voiture ?
- M Bah peut-être pas, parce qu'il y d'autres fitness plus près d'ici.
- J Pourquoi allez-vous là-bas ?
- M Bah j'y suis pas allé depuis longtemps, mais c'est la qualité du fitness, "Équilibre" ça s'appelle. Quand je me suis intéressé à aller là-bas, je savais pas forcément qu'il y avait le parking souterrain, mais quand j'ai vu ça alors là c'était le top. Par contre, j'ai commencé fin janvier, début février, je me suis certainement dit qu'avec les beaux jours je vais peut-être y aller à pied en sortant du boulot, et puis je rentrerais je pense en bus. Je suis encore jamais allé à pied. Je pense quand même qu'il faut 20 bonnes minutes, voire plus. Par contre pour y aller, c'est presque que de la descente.
- J Et pour les vacances ?
- M Relativement souvent en avion, et puis là par contre je vais en voiture ou en train à l'aéroport. On a pris le train. Ou sinon en voiture et j'utilise le « Parking Valet » Jusqu'à une semaine de vacances le « Parking Valet » vaut la peine, et si c'est deux semaines, à ce moment-là je vais en train. Ou alors on se fait amener en voiture par quelqu'un d'autre. On est parti aux États-Unis un mois là, et c'est mon père qui nous a amenés et qui est venu nous chercher. On est allé en vacances à Zermatt, quand même en voiture jusqu'à Täsch quand même. J'adore conduire, clairement. Et la marche j'aime bien. [...] J'aime pas perdre mon temps, donc en fait je vais prendre le moyen de transport qui va me faire gagner du temps. Là j'ai du bol, il y a la place de parc à [MR53] ! Il y a toujours une place de parc tout près.
- J Pourquoi avez-vous passé le permis de conduire ?
- M De nouveau, liberté, pratique. Et puis mon père n'avait pas la voiture, donc moi j'avais envie d'avoir une voiture qui me donnait une liberté de mouvement.
- J À quel âge ?
- M 18 ans.
- J Financé par les parents ?
- M Alors à l'époque ça coûtait pas cher. Je crois que j'ai dû payer le permis, mais mon père la voiture.
- J Vous avez eu tout de suite une voiture à 18 ans ?
- M Ouais. Donc je suis né en juillet, j'ai eu mon permis au mois de novembre, et la voiture au mois de novembre.
- J Après votre père se faisait emmener ?!
- M Bah bien sûr. Ça arrangeait tout le monde.
- J Vous pouvez décrire la voiture que vous avez en ce moment ?
- M VW, Golf variante, 1,4 L, 140 chevaux, turbo, bien équipée, elle allie assez le confort et la pratique, et performances, peut-être pas encore assez à mon goût, mais pas mal quand même. Pratique. C'est un break quand même, quand on part en vacances, ou pour des loisirs, on se pose pas trop la question est-ce qu'on va avoir la place ou pas dans la voiture. En principe il y a toujours de la place. Et elle est quand même performante.
- J Et quels étaient les critères d'achat du coup ?
- M Tout ce que je viens de vous dire. Et après la fiabilité quand même. VW ouais. La fiabilité aussi. J'aime pas être embêté. Et puis c'est un modèle récent, ça, ça fait quelque temps que j'ai pris l'habitude d'avoir des modèles pris à 4 ans pas plus. J'achète quasiment neuf et puis je reprends un modèle. Et puis je m'estime pas dingo des voitures, mais j'aime quand même bien les voitures [rires]. Et puis une technologie assez avancée, là j'ai un radar qui gère les distances par rapport aux voitures qui sont devant. Ça je trouve que c'est fabuleux. L'option elle était 130 balles en plus, donc pour moi c'est rien. Et puis le prix d'une option aussi, par rapport à ce qu'elle permet.
- J Vous avez des vitesses automatiques ?
- M Semi-automatique, ça c'est aussi pratique, je peux rouler, j'ai pas besoin de débrayer. Bah la boîte DSG comme il l'appelle, c'est bien, ouais, très pratique.
- J Vous avez du plaisir à conduire ?
- M Mais celle-ci c'est une boîte qui est tellement technologiquement au point que c'est agréable. Elle a 7 vitesses, on sent pas les changements. Par contre si je veux, je peux me mettre en manuel et conduire sport si on veut aussi. Quand je suis seul. Nan, je suis italien d'origine, j'ai un peu le sang chaud, alors ça peut m'arriver de monter les tours et de faire des dépassements sportifs, voire téméraires, parce que j'aime pas subir.
- J Vous êtes attaché à cette voiture ?
- M Bah je pense déjà à la prochaine.
- J Ça ne sera pas dur de se séparer de celle-là ?
- M Nan. En principe j'ai toujours eu une évolution au-dessus, il y a eu la période encore plus pratique, j'ai eu le monospace. Parce qu'on a eu trois enfants à un moment donné. Alors là c'était monospace. En premier j'avais une Renault Espace d'occasion, qui était trop molle, et après j'avais pris le VW Sharan, 1,8 L, turbo, c'était déjà autre chose, un monospace qui répondait. Ça je l'avais acheté longtemps justement, je l'avais acheté d'occasion, mais une super

- occasion, je crois que je l'ai presque gardé 10 ans. Ça c'est la voiture que j'ai gardée le plus longtemps. Et puis après ça commençait à devenir une poubelle. Et après j'ai acheté une Golf Break qui était un modèle d'avant celui que j'ai maintenant, et puis je suis sur Golf Break depuis 2008. Le prochain modèle qui vient de sortir, mais ça il faudra que je négocie avec madame, c'est la break avec 300 chevaux, 4 roues motrices, celle-ci je l'ai déjà essayée sur un circuit il y a deux semaines, alors là c'est une autre dimension. C'est zéro à 100 en 5 secondes et puis c'est des performances folles. Pour subir encore moins. Ça je sais que c'est une folie, mais j'ai envie de me la faire, de me la payer. Mais je suis pas pressé, j'attends d'avoir quatre ans celle-ci quand même.
- J Vous avez des habitudes en voiture ?
- M Bah bêtement à l'époque du volleyball, ça me venait pas autrement que d'aller au volley en voiture. J'allais chercher L. d'ailleurs !
- J Qui conduit votre voiture ?
- M Ma femme a le droit de la conduire, mais je crois qu'elle l'a conduit deux fois depuis qu'on l'a.
- J Vous faites du covoiturage ?
- M Nan.
- J Vous prenez des autostoppeurs ?
- M Nan. J'en ai pris à l'époque c'est pas souvent des bonnes expériences. Ça remonte à assez longtemps, une fois j'en ai pris une je crois qu'elle était palefrenière, elle puait l'écurie, enfin voilà, des fois on tombe, si c'est relativement tard, sur des gars qui sont bourrés ou autre. Mais à part ça il y a de moins en moins de gens qui font du stop. Après, si c'est un long trajet sur l'autoroute, souvent on est quatre dans la voiture, donc c'est rare qu'il y ait une seule personne qui fasse du stop, donc c'est vraiment rare. J'ai pris un autostoppeur, mais ça remonte quand même à longtemps.
- J Vous prenez combien de temps pour l'entretien de la voiture ?
- M Je vais la laver, à l'Hypromat ou dans un tunnel de lavage, je vais souvent au même parce qu'il est pas trop cher même si je dois aller jusqu'à Crissier, et puis j'aime bien le système, c'est un tunnel, mais la voiture ne bouge pas, c'est les rouleaux qui bougent, je vais peut-être toutes les deux, trois semaines. Mais moi-même après j'essuie les vitres. Je suis pas un maniaque comme j'en vois d'autres laver leur bagnole tous les week-ends.
- J Est-ce que vous la réparez vous-même ?
- M Nan, je connais rien en mécanique. Elle est jamais en panne.
- J Dans l'objet voiture, qu'est-ce qui vous plaît ?
- M J'aime bien le look de celle que j'ai, j'achèterai pas une voiture dont le look ne me plairait pas. Après, pour moi c'est la liberté la voiture. J'aime bien conduire.
- J Tout le temps ?
- M Bah non, quand on est dans un bouchon, ou en ville, en ville je commence à avoir de la peine. Mais j'estime quand même gagner du temps, c'est uniquement pour ça que je viens en voiture. Les autres automobilistes, je trouve ça devient de pire en pire. Ils savent pas conduire. Nan mais bon, il y a 35 ans que j'ai le permis. J'estime être un bon conducteur, quand j'accélère, la fraction de seconde, je pars tout de suite, maintenant, je trouve que le temps de départ quand ça devient vert, ça devient juste la folie.
- J À cause des SMS ou... ?
- M En l'occurrence, moi j'ai un main libre dans la voiture, oui ça se paye, mais je pense c'est important de l'avoir. Vous êtes déjà allée aux États-Unis ? Je trouve génial la manière dont ça roule aux États-Unis, je trouve fabuleux. Il y a aucune agressivité, respect mutuel total, et puis quand c'est vert, c'est vert, les gens ils partent, ils sont attentifs à ce qu'ils font. Ici ça devient déplorable. Les gens ici ils sont individualistes, dans le sens qu'ils en ont rien à foutre, c'est vert et alors ? J'ai un peu ce sentiment là, les signofiles, moi je les mets tout le temps, mais là ça se met quasiment plus ou pas tout le temps, bah voilà. On est allé à Echallens, pour aller sur le parking d'Echallens, un gars il était arrêté sur la route, il causait avec un gars, mais il y avait aucun signofile, rien.
- J À quelles conditions est-ce un plaisir de conduire ?
- M Quand ça roule, j'aime bien aller assez vite. En principe, sur l'auto-route je vais pas en dessous de 140.
- J Vous avez parfois des amendes ?
- M Nan, mais je suis très attentif à mon radar et à tout ce qui se passe. Je vais surtout le week-end, peut-être les radars sont moins actifs le week-end, mais par contre dès que c'est en travaux, ou en zone où ils annoncent les radars, je me mets 5 km/h heure de plus que la vitesse autorisée. Mais là j'ai le topomate, le régulateur de vitesse. Je l'utilise beaucoup effectivement, en ville je le mets sur 55, parce qu'autrement, avec la voiture, en plus elle est silencieuse, c'est presque impossible de rouler à 50. Et en descente aussi. Sincèrement en ville je respecte, zone 30, tout ça, je trouve important de respecter. Par contre rouler à 80 sur la route de Bern pour aller jusqu'à Payerne, là je trouve complètement débile.
- J Comment vous vous sentez à l'intérieur de votre voiture ?
- M Bien. Ça dépend du trafic et du comportement des autres. [Ma voiture] elle a la clim, elle a le confort.
- J Qu'est-ce qui vous déplaît dans la voiture ? Quelles sont les contraintes ?
- M Euh, je réfléchis... Bon il y a... quand même, économiquement, c'est assez cher. Entre guillemets j'ai les moyens, ça me pose pas de problème. Mais je suis conscient que c'est cher. On a deux voitures, c'est un luxe. Clair et net. Mais on est conscients et c'est voulu. S'il y a par contre un jour, économiquement ça deviendrait un problème, bah, on va supprimer une voiture.
- J Ça ne serait pas un grand changement ?
- M Nan, parce que je pense que je donnerai la priorité à ma femme à ce moment-là pour la semaine, parce que moi je l'utilise peu quand même la semaine, au pire j'achèterai peut-être un scooter. Ou alors dorénavant je vais au fitness en bus ou à pied et puis voilà.
- J Il y a d'autres contraintes ? Parcage ? Embouteillage ?
- M J'en vois pas beaucoup. [...] C'est une question de choix de vie après. [...] Surtout d'avoir le travail à dix minutes, un quart d'heure à pied. Ça s'est fait aussi comme ça, je travaille à la BCV et puis c'est à Chauderon que je travaille. Je pourrai aussi travailler au CAB, Centre administratif bancaire, c'est à Prilly, c'est un gros bâtiment en demi-cercle, là j'irais peut-être à pied ou en bus. C'est au bout de Pierrefleur et puis après on descend.
- J Vous accepteriez un job qui serait...
- M [coupe] Oui parce que ça vaudrait peut-être pas la peine d'aller en voiture de nouveau.
- J Et quelque part où vous devriez aller en voiture, vous accepteriez le job ?
- M Bah ça dépend la durée du trajet quand même. Je pense que je ferais pas plus qu'une demi-heure, quelque soit le moyen de transport. Si je devais faire plus d'une demi-heure pour aller au boulot, ça commencerait à me déranger. Je pense, mais après faut voir. Si c'est chômage ou ça, ça permettrait de réfléchir autrement. Ah un moment donné, j'hésitais à aller bosser à Genève, mais j'ai juste commencé à calculer le temps que je vais passer dans les déplacements, et puis j'ai dit non merci.
- J Quelles sont les choses que vous ne pouvez pas faire en voiture et que vous aimeriez faire en voiture ?
- M Comme ça il n'y a rien que me fait tilt, mais... [silence] Je mets pas la voiture comme Dieu non plus.
- J C'est des fois un poids plutôt que dieu ?
- M Alors pour essayer de répondre, si j'aime bien Grimentz aussi, c'est l'idée de poser la voiture et de ne plus y toucher. Ça c'est une

volonté. Ce que j'aime pas dans les vacances d'hiver, c'est si je devais prendre la voiture tous les jours pour aller sur les pistes de ski, bah ça me dérangerait.

2 - ATTENTES

- J Est-ce que vous changeriez quelque chose à votre situation actuelle ?
- M Changer de voiture ! [rires] Pour l'instant elle est contre, mais...
- J Les types de déplacement que vous faites vous conviennent ?
- M Tout à fait.
- J Quelles sont les améliorations que vous verriez ? Que vous souhaiteriez ?
- M Ouais, si mon employeur organisait un transport, quel que soit le transport, qu'il vienne me chercher à la maison et m'emmène au travail. Nan, mais je suis même pas sûr. Je disais ça un peu comme une boutade. Nan, mais j'aime bien aller à pied, à part ça, je changerais rien. Et même rentrer à pied le soir, je le fais aussi exprès, parce que ça fait une petite détente, euh, prendre l'air.
- J Que faites-vous durant cette marche ?
- M Il fut un temps où j'avais les écouteurs, mais même plus. Non, rien, je regarde, j'écoute. Comme je disais, il y a les quatre saisons, c'est sympa.
- J Et en voiture, il y aurait des choses à améliorer ?
- M Je voudrais faire des pistes que pour moi par exemple ! [rires] Non le paradoxe à Lausanne, je trouve, c'est qu'on n'arrête pas de nous dire qu'il faut effectivement de moins en moins prendre la voiture, et prendre les transports publics, mais je les trouve pas encore assez performant les TP.
- J Que faudrait-il faire pour les rendre performants ?
- M Il faudrait qu'il y en ait toutes les trois minutes, comme le M2, je trouve magnifique. Il faudrait tous les bus pour trois minutes.
- J Qu'on ait rien à prévoir ?
- M Voilà. Et à ce moment-là, je pense que, on garderait au moins une voiture pour les week-ends et les loisirs, mais peut-être qu'on en aurait vraiment plus qu'une là.
- J Et ce n'est qu'une question de fréquence ou encore autre chose ?
- M Le bus franchement quand c'est bondé et puis que ça pue la transpiration ou d'autres odeurs, c'est pas ce que je préfère. Des fois c'est ce qui fait clairement pas prendre le bus.
- J Les autres gens ?
- M Ouais, si le matin, au moment où j'arrive à l'arrêt du bus quoi il y a 10 personnes à l'arrêt du bus, je vais à pied. Ça me fait déjà partir qu'il y ait autant de monde. Mais bon sur le principe je suis pas flemmard, enfin je suis sportif, donc la marche, moi j'aime bien, même si j'ai arrêté le volley parce que je commence à avoir des problèmes physiques, mais... [...] Sinon, aux arrêts de bus, vu que j'ai l'abonnement, j'utilise pas les automates. Mais je crois que c'est pas terrible. Parce que l'écran le peu de fois que je regarde, un sur deux y'a rien, et puis je vois beaucoup de gens qui s'énervent sur les automates quand même, mais avec l'abonnement ça je m'en fous. Les écrans TL y'en a pas à tous les arrêts. Parce que les horaires, franchement, ça veut pas dire grand-chose. Bien sûr il y a un coût, mais... L'abonnement, je trouve que le prix est [...], à coup de billets par trajet, je trouve que c'est hyper cher. Donc ça, ça encourage pas à prendre le bus. Mais là de nouveau j'ai pris l'abonnement par facilité pour pas me poser la question, je suis pas sûr de le rentabiliser formellement, mais après c'est de nouveau une question de confort.

J Il y aurait des changements qui pourraient dépendre de vous, dans vos pratiques ?

M Je pense pas, je peux pas faire grand-chose [...]

J Vous avez un smartphone ?

M Je regarde l'horaire des TL avec ça, savoir quand est-ce qu'il y a le prochain bus, etc. Parce que comme j'aime pas attendre, bêtement, même quand j'essaye de sortir du boulot et puis je sais que je vais prendre le bus, je vais sortir le plus tard possible du boulot pour attendre le moins possible à l'arrêt et puis que le bus il arrive. J'utilise les applications.

J Vous utilisez autre chose ? Le GPS ?

M Nan, je regarde pas le GPS avec ça. Nan, le trafic par contre, RTS trafic, ou le truc de la police pour le trafic, ça je regarde. Soit avant d'aller skier, ou bêtement avant d'aller à Aigle le matin. Être sûr que ça roule quoi.

J Et si vous deviez vous passer de voiture qu'est-ce que ça changerait dans votre quotidien ?

M Alors pas grand-chose la semaine, parce que j'irais à pied ou en bus au fitness par exemple. Et maintenant que je vais plus à Morges, au volleyball, ma vie est essentiellement sur Lausanne.

J Donc la semaine, pas de grand changement.

M Le week-end, si je dois commencer à faire le ski sans voiture, pour moi, c'est un peu ça. Ça c'est clair.

J Vous ne feriez plus de ski ?

M Ça sous-entendrait qu'il y ait plus de voitures qui existent ?

J Non, seulement si vous n'en aviez plus.

M Pourquoi j'aurais plus de voiture ?!

J Si elle était est en panne...

M Elle est pas en panne !

3 - PROJECTIONS

J Que se passerait-il si vous vous passiez de voiture ?

M Je pense que j'irais pas skier. Mais j'ai quand même envie de skier, et pour moi skier = voiture, alors.

J Et puis, est-ce qu'un imprévu vous a déjà empêché d'utiliser votre voiture ?

M Oui, une fois, peut-être plus qu'une, mais pas beaucoup plus.

J Vous avez fait comment ?

M On a pris les transports publics. C'était pour aller voir un spectacle à Genève. Parce qu'en fait il y a de la neige qui est tombée, mais d'une manière rapide, j'ai même pas réussi à sortir du parking avec la voiture. Donc après on a dû prendre le 3, le train. C'était Florence Foresti à Genève, le concert était retardé d'une heure, parce qu'on était pas les seuls dans ce cas, mais effectivement on a pris le train quand même pour aller. [...] Ça dépend de ce que va être l'activité. Et puis en principe on a deux voitures, donc elles vont pas être en panne en même temps. Enfin l'autre c'est une Fiat 500, donc ça dépend ce qu'on veut transporter. [rires] C'est pas la même chose. Si c'est pour partir skier c'est plus embêtant.

J Vous passez plusieurs jours sans voiture de temps en temps, en vacances par exemple ?

M Oui. On a été au club Med en vacances, donc là c'est pas de voiture. Euh, par contre aux États-Unis, c'était juste, il fallait, et on a fait je sais pas combien de kilomètres en trois semaines, on a roulé comme des fous. Tout dépend le but des vacances. Ça dépend ce qu'il y a à visiter. Je prendrais plutôt l'option de louer une voiture

- plutôt que le transport public sur le principe. Toujours la liberté pour moi la voiture, pas dépendre de.
- J Et une organisation en moins...
- M On sait que la voiture, elle est là et qu'elle est prête. Et puis les horaires libres, je veux dire. Bah bêtement, Laetitia est bien placée pour le savoir. Quand on va au volley à Morges, après moi je suis pas pressé de rentrer, le dernier train, il est à minuit et demi ou une heure. C'est vrai que c'est encore la limite, mais quand j'arrive à Lausanne, il n'y a plus de bus. Donc, après je vais pas prendre le taxi, donc là, la voiture, on se pose pas la question.
- J Est-ce que ça vous a dissuadé de prendre la voiture, le fait de ne pas pouvoir boire ?
- M Si, ça j'ai fait en train. Effectivement, par rapport à ça. Mais ça veut dire après qu'il faut se mettre l'alarme pour pas loucher le dernier train. C'est une contrainte, mais je l'ai quand même fait [...] Ah mais je conduis avec 0,8, honnêtement, pour dire quelque chose. Mais quand j'étais plus jeune, tout était différent.
- J Vous avez vu une évolution au niveau de la circulation à Lausanne ?
- M Le problème qui se passe au niveau de Lausanne, il me semble, ils sont pas visionnaires ou bien ils n'ont pas le timing de la bonne vision. Là ils devraient nous préparer un truc, je pense. Ils sont décalés par rapport à ce qu'ils font. À mon sens, il faudrait faire les transports publics performants, et après embêter entre guillemets les voitures. Là, ils embêtent les voitures, mais les TP sont pas encore performants. Là, ils vont nous faire boucler le Grand pont, il y aura plus de TP. Mais j'ose pas imaginer ce que ça va devenir. J'ose pas imaginer. Et puis après, voilà ce que je supporte pas, les arrêts de bus où c'est exprès que les voitures peuvent plus dépasser le bus quand il est à l'arrêt. Je trouve d'une débilité profonde. Et c'est aménagé exprès pour maintenant. Faut juste qu'on m'explique !
- J C'est une mesure dissuasive.
- M Ouais, mais je crois que ça ne marche pas. Ça énerve juste les gens. Pour moi c'est complètement débile. Ou alors on interdit les voitures en ville. Faut aller jusqu'au bout du raisonnement. Parce qu'en plus sur le chemin que je connais, ils ont exprès agrandi le trottoir, donc il y a un trottoir démesuré pour empêcher les voitures de passer quand le bus est à l'arrêt. Ça dépasse tout entendement pour moi. [rires] L'avenue de Cour aussi, ils ont fait partout des îlots, pour que les voitures puissent pas passer. Je comprends pas. Ça dissuade pas les automobilistes.
- J Vous trouvez les TP moins énervants que la voiture en ville ?
- M Oui, parce qu'ils ont la priorité. Pour moi c'est toujours la question du gain de temps. Ils commencent, mais c'est pas encore tout à fait ça. Je suis un peu paradoxal dans ce que je dis.
- J Quelle va être l'évolution à Lausanne ?
- M Ça va être pire, justement par rapport à ce qu'ils nous préparent avec leur projet de la gare. Je sais pas du coup ce que ça va donner, par contre je sais pas s'ils savent encore ce qu'ils veulent faire. Je sais pas s'ils veulent faire un truc souterrain, j'ai pas bien compris. [...] Heureusement qu'ils ont changé, à l'époque des deux ronds-points, en bas des Chesnay et en bas l'avenue de la gare, y avait des feux. C'était impossible, complètement fou. Maintenant, ça fonctionne pas si mal ces ronds-points. En enlevant les feux. Le rond-point pour moi c'est bien comme système. Quand c'est possible de faire des ronds-points, ça c'est intelligent. Ça fluidifie beaucoup le trafic. [...] On va densifier la ville quand même avec tous les projets qu'on a, alors bien sûr qu'après c'est le M3, ça je trouve que c'est bien. Tout ce qui est M2, M3, c'est bien, parce que d'une part, ils n'empiètent pas sur le trafic des voitures, ils ont leur propre trajet donc les cadences sont respectées. Ça c'est le trafic public type, idéal.
- J Et si on ne regarde pas qu'à Lausanne, vous voyez une évolution de la mobilité ?
- M Bah je pense qu'on va quand même arriver à de moins en moins de voitures, ou à des voitures plus automatisées et puis des voitures qui sont plus des voitures. Tout sera automatisé avec une gestion automatique par rapport au véhicule qui est devant, qui vont dire, les prémices de ma bagnole qui gère les distances par rapport au véhicule d'avant. Mais là je pense que le plaisir de conduire, il y aura plus non plus.
- J Vous n'auriez plus envie de voiture ?
- M Je sais pas, mais pour moi ce sera de moins en moins... je disais la voiture c'est la liberté, ça va se perdre. Donc je pense, je suppose qu'il y aura de moins en moins de voitures.
- J Donc, comment vont faire les gens ?
- M Ils vont quand même prendre les TP je pense, ou il y aura, vers le covoiturage, je sais pas trop...
- J Vous pensez que certains moyens de transport vont se développer plus que d'autres ?
- M Bah le covoiturage, c'est de la voiture toujours, mais je pense que le système Mobility, il est en développement fulgurant, si à un moment donné ça pouvait vraiment être plus possible en voiture, je crois que je pourrais y venir. Surtout qu'ils commencent à avoir des voitures qui sont des voitures.
- J À partir de quand prendre la voiture ne serait plus possible pour vous ?
- M Bah si chaque fois que je prends la voiture, je me dis « chier, je m'emmérde », je perds du temps, et quand même, plus de plaisir... j'associe ça aussi avec le plaisir de conduire. Plus de plaisir et perte de temps, plus besoin de la voiture.
- J Vous pensez qu'il y a des moyens de transport qui vont disparaître ?
- M Peut-être les bus traditionnels, mais Lausanne c'est quand même particulier avec la pente etc. Mais comme je disais, l'avenir c'est soit le tram qui a sa propre ligne, pas perturbé ou bien justement, bah les métros. Pour moi c'est ça entre guillemets l'avenir, par rapport au trolleybus qui sont mêlés au trafic.
- J Il y a une différence ville/campagne ?
- M Bah la campagne, à mon sens, où il y a des grands axes il faudrait améliorer. Niveau train, c'est pas tout à fait ça (pense à un collègue qui habite Payerne). Bah, améliorer le trafic public par rapport à la campagne.
- J Vous pensez que ça va arriver ?
- M Oui.
- J Les gens de la campagne vont pouvoir se passer de voiture ?
- M Après il y a le problème de savoir où on habite. Parce qu'il y a quand même les 18 mois où je... on dit les familles, suivant où c'est à la campagne, entre guillemets, il faut deux voitures. On dit souvent ça. Bêtement dans le cadre de mon job, je fais du crédit immobilier, pour un projet immobilier on va tout de suite dire, OK c'est peut-être super, mais il faut deux voitures. Donc, c'est un élément qui compte aussi. Alors après quand ça sera qu'il y aura plus besoin de voiture, bah je sais pas.
- J Imaginez un monde idéal, quel type de transport il y aurait ?
- M Alors on dira le moins polluant possible quand même.
- J Transport public ou transport individuel ?
- M Pour moi il faut un mix de tout quand même. Des TP plus style Mobility, quand même proche de chez moi...
- J Donc, il n'y aurait plus de voiture pour vous dans l'environnement idéal ?
- M Nan mais... c'est pas vrai, parce que maintenant, j'ai envie de ma voiture. Tout dépend de l'évolution du trafic. Bah, il serait comme il y a trente ans, c'est-à-dire moins de voitures.
- J Mais vous auriez quand même une voiture.

M Voilà ! [rires]

J Qu'est ce que vous aimeriez comme améliorations par rapport à votre lieu de vie, vos activités ?

M Là je suis bien.

J Quelles sont les innovations que vous attendez ?

M Peut-être une voiture électrique performante, je serais pas forcément contre.

J Avec la possibilité de recharger la voiture ?

M Ouais, bah l'autonomie actuelle, j'ai pas une diesel, c'est une essence, c'est 5 à 600 kilomètres. Actuellement. 400 c'est pas beaucoup moins. Mais après, il faut que ça soit performant.

J Vous pourriez imaginer un PCW ?

M Ah quand même, le concevoir oui.

J Qu'est-ce qui changerait ?

M Bah pour moi le temps de déplacement, pour aller au fitness depuis ici, je vais le faire plus long, et puis y a mon sac à transporter, plus longtemps que si j'ai la voiture dans le parking souterrain. Pour aller faire les courses, les courses sans voiture, alors ça, je suis pas prêt là.

J Il y aurait d'autres moyens de transport ?

M Y'a les shops, on fait venir les courses chez soi.

J Vous feriez ça ?

M Bah, je suis pas sûr, moi je suis peut-être un cas spécial, mais ça me dérange pas de faire les courses, donc quelque part j'aime encore bien être en magasin. Ça me dérange pas.

J Même s'il fallait porter les courses ?

M Bah là, je prendrai peut-être un caddie à roulette.

J Vous verriez d'autres alternatives ?

M Je suis pas imaginatif moi. C'est sérieux à part ça.

J Comment se passeraient les déménagements ou les déplacements ?

M Je pense rapprochement des activités. On parle quand même d'un retour aux villes par rapport à ce qui s'est fait pendant pas mal d'années, où les gens voulaient partir des villes, il me semble qu'il y a un retour qui s'effectue. Ou alors ce qui était, Echallens par exemple, qui était pas un petit village, ça a toujours été un gros village, je connais pas l'évolution exacte démographique, mais c'est énorme par rapport à il y a 20 ans. Donc ça devient une ville, les gens ils sont à la campagne, mais ça devient une ville. C'est ça que je veux dire, à un moment donné.

J Vous imagineriez habiter à Echallens sans voiture ?

M Je suppose qu'il y en a qui le font. Soit en TP, il y a le LEB d'accord, et les courses je pense qu'il y a tout sur place. Pour les loisirs, ça dépend ce qu'on fait comme loisirs.

J Un PCW conduirait à un changement de loisirs ?

M Moi je pense, mais c'est peut-être par rapport à mes loisirs.

J S'il n'y avait plus du tout de voiture, qu'est-ce qui s'améliorerait ?

M Je sais pas... mais moi j'aurais la voiture ?

J Non. Quel serait le changement s'il n'y avait plus de circulation ?

M Je pourrais prendre ce que j'appelle le chemin le plus court, qui descend le plus bas possible, effectivement, s'il y avait plus de voiture, je ferais ça.

J Et quelles seraient les améliorations générales ?

M Ah bah la qualité de l'air, ah bah oui bien sûr. Après essentiellement ça, moins de pollution, euh, mais pour moi, moins de liberté toujours [...] moins de bruit aussi. Certainement moins de stress, parce que le milieu urbain avec beaucoup de trafic, c'est quand même un peu stressant quoi.

J Pour les piétons ou les automobilistes ?

M Les deux. Par contre, moi, je suis moins stressé piéton, parce que là, je respecte pas les feux par contre. C'est aussi la liberté. C'est presque un jeu. Le carrefour, là en bas, je le connais par cœur, les phases de feu et tout, et je presse jamais pour traverser, sauf si je vois des enfants, etc. J'essaye de faire attention quand même à ça. Cela dit, pour la petite histoire, je trouve que c'est un carrefour intelligent, de dernière génération, qui a l'air de respecter l'ordre d'arrivée de tout le monde, y compris les piétons, c'est-à-dire que c'est la voiture qui arrive, elle a déclenché le feu pour elle, mais c'est le piéton qui presse, c'est dans l'ordre d'arrivée. Et ça je pense, c'est pas mal parce que ma foi, que ce soit piéton ou voiture. Après je crois que c'est intelligent. Le bus, je crois ils peuvent les déclencher eux. Le bus, il va tourner ça va permettre à une autre voiture de la aussi tourner. Il m'a l'air très bien conçu ce carrefour.

J Ça a toujours été le cas ?

M Non, parce qu'il n'y avait pas de feu au départ. Ils ont mis des feux intelligents. Parce que ce qui s'est passé [...] tout le quartier des anciennes écuries, bah c'est depuis qu'il y a ces maisons-là qu'ils ont mis les feux. Parce que les parkings souterrains avec beaucoup de voitures. Et le chemin des Grandes-Roches qui arrivait en bas, c'était un cédez-le-passage, et je suppose qu'elles n'auraient jamais passé les voitures là. Et j'imagine qu'ils ont dû hésiter à faire un rond-point, mais qu'il y avait pas la place.

J Aimeriez-vous vivre dans un PCW ?

M Franchement, je me suis jamais dit ça, nan. Nan, parce qu'en ce moment j'aime bien conduire. Pour moi c'est une activité que j'aime faire, donc nan.

J Il y aurait des habitudes à changer pour que ce soit possible ?

M Nan. Parce qu'en fait, la voiture c'est presque un loisir pour moi. Donc, euh, j'ai envie que ça reste un loisir.

7.5.2. ENTRETIEN AVEC AE22

Date de l'entretien : 11.06.2015

Lieu : Café

Âge : 22

Genre : H

Lieu de résidence : Valmont, au nord de Lausanne

Activité : étudiant

Commentaires : AE22 possède une voiture depuis ses 18 ans et apprécie de pouvoir l'utiliser pour tous ses déplacements.

1 • CONTEXTE

- J Où habites-tu maintenant ?
- A Alors juste en dessous de Croisettes
- J Et quel est ton âge ?
- A 22 ans.
- J Quelle est ta journée de boulot type ?
- A Maison/école – école/maison
- J Tu as combien de temps de trajet ?
- A 7-8 minutes.
- J Quel est ton moyen de transport ?
- A La voiture.
- J Fais-tu d'autres trajets ? Pour des loisirs le soir ?
- A Ouais, ensuite ça va être maison/centre-ville et centre-ville/maison.
- J Combien de temps tu mets du centre-ville ?
- A 10 minutes.
- J Quel est ton moyen de transport ?
- A En voiture ou avec Uber.
- J Ça dépend de quoi ?
- A Ça dépend de ce que je bois.
- J Et dans une journée de congés ?
- A Je bosse pas mal sur ce que t'appelles congés.... Chez moi au bord du lac, du bord du lac jusqu'à chez moi.
- J Tu te déplaces comment ?
- A Toujours en voiture.
- J Même pour l'aller tu prends un Uber quand tu vas en ville ?
- A Ouais, j'évite de laisser ma voiture en ville.
- J Pourquoi habites-tu ici ?
- A Parce que c'est ce que j'ai trouvé, parce que j'ai une très belle vue et que j'adore l'appart dans lequel je suis.
- J C'est une contrainte, un choix ? Tu as fais tes recherches dans ce quartier ?
- A Ça a été entre guillemets le fruit du hasard, j'avais déjà deux potes qui étaient dans ce quartier-là, je les ai juste rejoints après, donc j'ai pas eu de vraies recherches de l'endroit, par contre, elles sont installées là parce qu'on est pas loin de l'école et pas loin du centre-ville. On est à peu près au milieu. Ça a un côté pratique.
- J Pourquoi es-tu satisfait d'habiter là ?
- A Parce que je suis à un bon équilibre entre les deux, c'est à dire que tout est à 10 minutes de la maison si on parle de transport. Ensuite je peux trouver pas mal de raisons, mais je pense que ça t'intéresse pas de savoir ce que je fais de ma vie. (rires)
- J En tout cas on n'est pas là pour...
- A On est sur les lignes de transport si besoin, il y a des commerces de proximité et c'est un endroit qui est calme.
- J Et tu disais que tu as une voiture, ça a influencé ton choix d'habiter ici ?
- A Non, ça aurait été un peu plus emmerdant, mais je serais venu habiter là quand même.
- J Pourquoi ?
- A Parce que tu dois marcher le matin pour aller chopper le métro ou le bus. Et je suis très, très flemmard.
- J Le choix du lieu de travail, ça c'était en fonction de l'école ?
- A Y'a pas le choix.
- J Juste avant d'habiter là, tu habitais où ?
- A Sur le campus.
- J En première année ?
- A Ouais.
- J Et tes déplacements à ce moment-là ?
- A J'avais pas de voiture, je me déplaçais en bus et en métro. Pour aller en ville, faire mes courses, sortir. En deuxième année j'ai eu une voiture.
- J Y'a eu un lien entre les deux ?
- A Aucun.
- J Et avant d'habiter à Lausanne ?
- A J'arrivais de Paris.
- J Et à Paris tu te déplaçais comment ?
- A En scooter
- J À partir de tes 16 ans ?
- A Bah j'étais là quand j'avais 18 ans, donc 18-19 ans, ensuite l'année d'avant j'étais à Londres, là pour le coup j'étais à pied, donc bus et métro.
- J Où as-tu préféré habiter en général ? En général et par rapport aux déplacements ?
- A Lausanne et Lausanne.
- J Pourquoi ?

- A Parce que quand t'habites à Paris ou Londres tu peux pas te déplacer autrement qu'en transports publics, et je te disais que je suis un grand flemmard, et j'adore être dans ma voiture et me déplacer en voiture.
- J Et pourtant à Paris tu n'étais pas en transport public ?
- A En scooter, c'est pas le même kif, c'est assez dangereux et assez inquiétant. La voiture y a un sentiment de confort et de sécurité qui est bien plus important.
- J À quelle régularité tu les effectues, les déplacements ?
- A Le matin, en fin d'après-midi, le soir.
- J Tous les jours ?
- A Tous les jours.
- J Est-ce que la répétition te pèse ?
- A C'est une nécessité donc je le fais sans y réfléchir.
- J Ça ne te saoule pas ?
- A Du tout.
- J Et le fait que ce soit le même trajet, as-tu développé des automatismes ?
- A (silence) J'ai pas d'idées pour cette question. C'est vrai que tu mets le pilote automatique en matière de déplacements, tu sais où tu passes la seconde, tu sais où tu passes la troisième et tu sais où tu vas te faire arrêter. Mais j'ai un chemin où j'ai pratiquement pas de feux rouges. C'est grosso modo toujours la même chose, tu montes, sans réfléchir vraiment. Donc ouais j'ai développé une habitude sans réfléchir quand je monte dans ma bagnole le matin.
- J C'est automatique ?
- A C'est complètement automatique.
- J Pour aller faire les courses, comment fais-tu ?
- A En voiture.
- J Tu vas loin ?
- A Non, encore plus proche que l'école. Ça dépend, j'ai trois magasins dans lesquels je vais qui sont la Migros, la Coop et Aldi, t'en as un qui est à Epalinges à Croisettes genre juste là (montre la carte), ensuite j'ai mon Aldi qui est juste en bas de la route de Valmont, juste en dessous de chez nous, et ensuite j'en ai un autre qui est là, à Croix Blanche, route de Bern, en tournant qui est ici.
- J Donc depuis chez toi tu vas en voiture ici ? Ça paraît vraiment être à dix mètres !
- A Euh ouais, c'est à dix mètres, mais il y a, très proche... c'est 400 mètres et cet endroit est comme ça [fait un geste avec ses mains pour indiquer la pente].
- J C'est la pente qui est dissuasive ?
- A Complètement, je vais faire les courses une fois tous les trois mois, donc c'est quand même des grosses courses.
- J Donc c'est ça, tu te sers du coffre, c'est des grosses courses que tu pourrais pas faire à pied.
- A Complètement.
- J Est-ce que le fait d'avoir une voiture a influencé ton choix de magasin ? Comme aller dans un plus loin pour trouver un meilleur magasin ?
- A Non, mon choix de magasin est sur l'économie, donc le plus proche est celui-là et est resté celui-là. Je suis étudiant. (rire)
- J Ouais. Et pour les loisirs, tu les fais aussi en voiture ?
- A Ouais.
- J Pour quelles raisons ?
- A Parce que j'ai pas de temps d'attendre, parce que je la gare où je veux en bas de chez moi, parce que, encore une fois, j'aime conduire.
- J Du coup, quel est ton avis sur les voitures automatiques ?
- A Je suis sur de la manuelle.
- J Non, je veux dire les voitures qui roulent toutes seules ? Ça ne te fait pas rêver ?
- A Non, du tout. Ça me fait pas rêver... euh, si, je suis un mec qui adore la technologie, alors si, mais je trouve que le moment de conduite est quand même un moment important auquel je suis très attaché. Je conduis toujours tout seul, j'aime pas avoir quelqu'un à côté de moi, c'est un moment où j'ai le temps de penser. Certains le font dans leur douche, je le fais aussi dans ma douche, mais je le fais surtout dans ma voiture, euh, c'est bête, mais c'est extrêmement relaxant, j'écoute de la musique, je m'énervais dans la voiture, je gueule contre moi-même, et j'adore découvrir de nouveaux endroits, donc sur de plus longs trajets, typiquement quand je vais rentrer à Paris ou autre, je ferais toujours des détours à droite à gauche pour voir des nouveaux trucs. Pour moi, monter au volant de sa voiture c'est pour moi le sentiment de liberté à l'état pur, parce que tu vas où tu veux comme tu veux, quand tu veux.
- J Et ça t'arrive de prendre la voiture juste pour découvrir un nouvel endroit ?
- A Rarement.
- J C'est volontaire ?
- A Parce que je ne trouve pas le temps et que ce n'est pas une de mes occupations. Je profite du moment où je dois prendre la voiture pour faire ça, mais je ne créerais pas le moment.
- J C'est dans des moments plus occasionnels, comme partir en vacances ?
- A Oui. Je fais 10000 bornes en général l'été.
- J Le fait de voyager en voiture, c'est déjà les vacances pour toi ? Ou c'est quand tu arrives quelque part que là, c'est les vacances ?
- A Je vais quelque part, je reste trois jours et je repars.
- J Pas de road trip ?
- A Du tout, c'est juste quand t'as le choix entre le train, l'avion et la voiture. Quand je dois rentrer à la maison en Angleterre, clairement je prends l'avion, parce que là pour le coup c'est loin.
- J C'est quoi ta limite, c'est combien « trop loin » ?
- A Ça dépend du temps que j'ai devant moi, si j'ai trois jours, clairement je vais pas aller taper dix heures de bagnole, par contre je peux rentrer à Paris avec 6 heures de bagnole pour un week-end de deux jours sans problème, c'est du feeling. L'Angleterre, c'est un schéma particulier, parce que tu dois prendre soit le ferry, soit l'eurotunnel donc t'as re- une attente, c'est un voyage qui est très long. Donc c'est entre guillemets au « cas par cas », mais de manière générale mon réflexe c'est la voiture, quand je suis en grande vacances, mon réflexe c'est la voiture, même si je devais rentrer à Londres ce serait en voiture.
- J Pourquoi as-tu passé ton permis ? Tu le savais pas avant de passer ton permis que t'aimais bien rouler ?
- A Ah si !
- J Ah bon ?
- A Ah si, j'ai toujours adoré les voitures, alors non, que j'aimais rouler non, mais que j'aimais les voitures, j'ai toujours aimé être au volant, oui à 12 ans je conduisais la 4L de papa. C'est paniquant, mais... (rires)
- J Dans un endroit... ?
- A Privé. Euh oui et non, la seule fois où on est sorti d'un endroit privé, j'ai pris un poteau.

- J Donc à 12 ans déjà tu aimais rouler.
- A Oui, je mettais les pieds sur les pédales, j'ai toujours adoré les voitures.
- J Donc ce n'est même pas une question de l'utilitaire ?
- A Aussi, aussi, il y aussi ce côté, j'ai fait une année de césure à Paris, où j'ai bossé dans un hôtel pendant un an, et c'était un moment où j'avais le temps de le faire, ce truc, et...
- J Tu as passé le permis à Paris quand tu faisais du scooter ?
- A Exactement, je conduisais aussi un scooter sans permis.
- J Comment est-ce qu'elle est, ta voiture ?
- A C'est quatre roues, un moteur, et un grand coffre. Familiale. J'ai une 206SW, un break gris de 2006.
- J Et qu'est-ce qui t'a poussé à acheter cette voiture-là ?
- A La taille de coffre, et le prix.
- J C'était tes critères d'achat. Et ce modèle ?
- A Je trouvais que ça avait un côté original et différent. Ma première année quand j'allais à l'école, j'avais une autre voiture une Citroën Saxo et rien ne me faisait plus plaisir que de rentrer dans le parking de l'école ou t'as que des Audi et des Volkswagen, avec ma Saxo de 2000 complètement pourrave.
- J Qu'est-ce qui t'a fait changer de voiture ?
- A La sécurité.
- J Avec la Saxo, tu as eu une frayeur un moment donné ?
- A Nan, la Saxo, y'avait pas de système ABS et je conduis de manière un peu sportive, donc c'était pas top. Ouais j'ai évité deux-trois accidents d'un peu près.
- J Donc tu as choisi de changer ?
- A Ça a fait que ma mère m'a obligé à changer. Ouais.
- J Ta mère a eu vent des...
- A Je me suis permis de lui faire vent de pour que. (rire)
- J En fait dans les critères de choix de ta voiture, il y a aussi la sécurité.
- A Oui, et la climatisation.
- J Que t'avais pas ?
- A Putain l'horreur.
- J Pourtant à Lausanne, c'est pas la canicule !
- A Tu rigoles ou quoi ? Putain l'été. Je suis resté un été en fait à Lausanne, et c'était le cagnard, quand il fait 25 °C dehors, il fait 40 °C dans la bagnole, t'arrives au boulot t'es une espèce d'éponge vivante. La climatisation et un bon système ABS c'est important pour moi.
- J Est-ce que t'étais attaché à la Saxo ?
- A Complètement.
- J Comment t'as fait pour t'en séparer ?
- A En m'attachant à une autre chose, une autre bagnole. Alors attaché ouais, j'aimais ma petite bagnole parce que c'était la première bagnole, alors t'es « wouah » c'est ma première bagnole et elle était un peu particulière alors c'était vraiment une poubelle. J'adorais ce côté, ouais on est à l'école hôtelière, en costume, blabla, et moi j'arrive avec ma poubelle qui fait un bruit d'enfer avec un système son tuné, c'était mon grand plaisir d'être un petit peu différent sur ce truc-là.
- J Donc tu mets la musique fort ?
- A Toujours, à fond, avec les fenêtres ouvertes, j'adore ça. Si tu veux une autre habitude, je fume comme un pompier dans ma voiture.
- J Ah ouais ? Même maintenant qu'il y a la clim ?
- A Ah ouais, je préfère avoir trop chaud que de pas fumer. (rire)
- J Donc toi tu as eu une voiture de 18 ans à maintenant.
- A Euh non, de 20 ans à maintenant. J'avais 18-19 quand j'étais à Paris, 19-20 quand j'étais sur le campus, et ensuite 20 ans j'ai eu ma première voiture, et ensuite 21-22.
- J Avant t'avais déjà le permis.
- A J'ai eu la voiture juste après le permis.
- J Ah donc t'as pas passé le permis tout de suite ?
- A J'ai eu le permis fin de ma dix-neuvième année.
- J T'étais pas pressé d'avoir le permis ?
- A J'étais à Londres
- J Et c'était plus compliqué ?
- A C'est impossible d'avoir le permis là bas vu que je suis français.
- J Le scooter c'était de 18 à... ?
- A 18-19 ans.
- J Donc dans ta famille t'étais souvent passager de voiture ?
- A Je suis toujours passager de voiture, papa conduit toujours.
- J Oui, mais ce que je veux dire, c'est si tu as passé une partie de ta vie à Londres, tu ne devais pas être beaucoup trimbalé en voiture.
- A Dés qu'on partait en vacances. Uniquement pour les vacances.
- J C'est pas grand-chose donc.
- A Toutes les six semaines.
- J Et au quotidien ?
- A Nan, dans le quotidien, très peu, à Londres, même jamais en fait. Le week-end.
- J À Londres tu étais en TP tout seul.
- A Et le week-end on était en voiture avec les parents.
- J Et à part ça ?
- A À Paris on était en TP aussi, ou à pied.
- J Tout seul du coup ?
- A Depuis que j'ai six ans, je vais à l'école tout seul.
- J Tu prends les TP ?
- A Oui. On est assez « démerde-toi ».
- J Et est-ce que tu fais du covoiturage des fois avec ta voiture ?
- A J'en ai fait, j'aime pas du tout. Parce que j'aime pas avoir quelqu'un dans ma voiture, et encore moins inconnu. Et le covoiturage rajoute des contraintes, je te prends là, je te dépose là, je t'attends pas, je suis moins libre, je perds ce truc. Si j'ai envie de m'arrêter, je m'arrête, si j'ai envie de me poser une heure, je me pose une heure. Donc oui t'as l'avantage de rentabiliser ton truc, mais je préfère payer plus cher pour avoir le luxe d'être tout seul.
- J Et des autostoppeurs ?
- A Jamais. Pour les mêmes raisons.
- J OK. Et combien de temps passes-tu à entretenir ta voiture ?
- A Euh des heures (rires), euh par semaine, par mois ? Non entretenir, euh, si tu parles de l'entretien que je fais moi-même, c'est le nettoyage, un coup d'aspirateur, un coup de pschitt...
- J Souvent ?
- A Ouais. Toutes les deux semaines.

J Donc t'aimes bien qu'elle soit bien propre ?

A J'adore que ma voiture soit bien propre.

J Est-ce que tu la ré pares toi-même ?

A Ça dépend quoi, tout ce qui est système son etc., oui, dès que ça part sur de la mécanique un peu poussée un peu avancée, non, parce que je ne m'y connais pas. Si je pouvais, si je savais, ouais je le ferais. Changer les pneus par contre, je le fais moi-même.

J Tu commandes sur internet ?

A Non, j'ai déjà les jantes toutes faites, donc c'est vraiment dégager les pneus, foutre le cric et mettre les trucs, ensuite quand il faut acheter les pneus, les remonter sur jante, là je demande à un garagiste, j'ai pas le matériel.

J Qu'est-ce qui te plaît dans l'objet voiture ?

A Le fait que ça réponde à ta commande quand tu lui demandes de répondre à ta commande, que ça va d'un point A à un point B et que dans la mienne il y a un système son potable et je ne ferais pas sans.

J Sans son c'est pas la même chose.

A Ah sans son c'est pas possible, sans son je ferais pas de voyage sans musique.

J Et qu'est-ce qui te déplaît ? Les voitures où il n'y a pas de musique ?

A Les voitures où il n'y a pas de musique, pas de clim, pas d'ABS.

J Et qui t'énervé ?

A Ouais, les bagnoles dégueulasses, sales, particulièrement à l'intérieur. Mais quand t'arrives dans une voiture et que t'as des bouteilles de coca, des sacs MacDo, enfin... j'entretiens ma voiture comme j'entretiens ma chambre, j'ai besoin que ce soit propre et rangé, que ce soit un plaisir de rentrer dedans et pas que ça pu la mort ou autre.

J Et tu n'as pas des situations contraignantes à cause de la voiture ? Des embouteillages ?

A Non, je suis très prévoyant, ma vie est calculée, j'ai mon programme, je sais comment j'y vais, et la voiture m'accompagne ou m'accompagne pas, mais je sais que je peux partir avec. Si j'ai une heure de route à faire et que là-dessus je vais taper 40 minutes d'embouteillages, je le ferais quand même, même si ça va plus vite en transport en commun.

J Tu ne te préoccupes pas des embouteillages ?

A Ça me saoule d'être dedans, mais ça me préoccupe pas. Je préfère être dedans qu'être dans un train le soir.

J Est-ce que, dans certaines circonstances, ton programme peut changer s'il y a des embouteillages ?

A Ouais, vite fait, en général je voyage, je ne sais pas pourquoi, mais sur des horaires qui sont pas... inconsciemment et sans y réfléchir vraiment, je suis toujours sur des périodes où il y a pas d'embouteillages, le seul moment où je m'en tape c'est quand je rentre dans Paris et que j'arrive à 18 h. Mais ça c'est... de toute façon, quelle que soit l'heure à laquelle tu pars, tu vas en prendre.

J Et la météo ?

A Nan, tant qu'on roule sur de la neige, tant qu'on roule sous la pluie, ça me dérange pas de conduire sur de la glace même si je fais un peu plus gaffe.

J Il y a donc assez peu de contraintes à utiliser une voiture ? Tu ne vois rien de négatif ?

A Ah si, le fait qu'il faut faire un plein et que ça coûte une burne.

J C'est le fait d'aller faire le plein ou... ?

A Non, c'est le fait de devoir sortir la carte bleue pour ces trucs-là. La voiture est un gouffre financier, on va pas se leurrer que ce soit en réparation, en assurance, ouais, ça par contre c'est vraiment le

truc pour un étudiant.

J Mais c'est pas assez dissuasif ?

A Clairement pas. J'ai aussi calqué mon choix de voiture sur un modèle économique, entre guillemets. C'est-à-dire un moteur de taille raisonnable, consommation raisonnable, entretien raisonnable et simple.

2 - ATTENTES

J Quelles sont les attentes que tu as en termes de mobilité ? Qu'est ce que tu changerais si tu le pouvais en termes de mobilité ?

A En termes de mobilité, je peux parler de parking.

J Tu as des frustrations, des attentes ?

A Que la ville de Lausanne arrête de filer autant d'argent à leurs contractuels, je suis français, on est tout le temps dans une situation où quand on se gare on est tout le temps dans l'illégalité, à Lausanne, y a pas moyen de se garer cinq minutes sans prendre une prune, et puis quand tes voisins t'en collent. Le système de dénonciation.

J Donc c'est tes voisins qui dénoncent ?

A Oui, ça je trouve ça aberrant.

J Tu as souvent des amendes ?

A J'ai souvent, j'avais, j'ai essayé entre guillemets de rentrer dans les clous, mais c'est extrêmement frustrant.

J C'est une contrainte ?

A Les amendes ? Ouais.

J Ou c'est la question de légalité ?

A Tu peux rester tranquillement dans la légalité si tu décides de rester dans la légalité, ma philosophie a toujours été à Paris d'être jamais dans la légalité, tu te gares, j'en ai rien à foutre, et je regarde et tchao. Non, je me gare pas sur des places handicapées, non je me gare pas sur des issues de secours ou autre. Il faut trouver une place, il faut payer son parcmètre, oui ça c'est une contrainte, mais ça rentre dans les mêmes trucs que financier.

J Tu prends en compte le temps que ça te prend à te garer ?

A Non.

J Quand tu calcules, ça me met dix minutes d'aller en ville, tu...

A Plus ça va, plus je sais où me garer rapidement. Je sais que je trouve toujours une solution rapidement, et si c'est pas en rue, je me rabats très rapidement sur les parkings souterrains ou il y a toujours de la place.

J Tu sais combien coûte d'utiliser ta voiture par an ? Tu as une idée ?

A Essence comprise, etc. ? Aucune idée.

J Dans les choses que tu pourrais changer ce serait l'emplacement de ton logement par rapport à ton lieu travail, ou les types de déplacement que tu fais ? Tu es satisfait de tout ça en fait ?

A Ouais, extrêmement satisfait. Parce qu'on est loin, parce que c'est calme, parce que c'est beau et parce qu'on est dans notre petit monde. On vit en communauté EHL.

J Et tu apprécies ?

A Je trouve ça génial, parce qu'on se connaît tous, sur les 150 étudiants que tu croises dans la journée t'en connais 75. Tu rencontres différentes personnes, t'as 92 nationalités, etc., et t'as vraiment le temps pendant tes 4 ans de découvrir à fond les gens sans trop te disperser. On n'a pas vraiment une vie à l'extérieur de Lausanne, et ça nous est reproché, mais au final on vit très bien. Parce qu'on a un panel de gens qui est absolument hallucinant, on n'a pas besoin de plus.

- J Et au niveau de la mobilité, il y a des nouvelles possibilités que tu aimerais avoir ?
- A Sur le transport ?
- J Si tu imagines les moments où tu te déplaces, est ce qu'il y a des moments où tu te dis, purée là, y a ce truc qui m'énervé, j'aimerais bien qu'il y soit pas...
- A On pourrait parler des embouteillages, je peux être complètement dans le futur et absurde ?
- J Bien sûr, c'est ce qui est demandé.
- A Ce qui serait intéressant au niveau des embouteillages ce serait d'avoir des tapis autorégulant, c'est-à-dire que les bagnoles se cloutent à un certain moment donné sur un tapis XYZ, va savoir comment le foutre, enfin qu'à un moment donné l'embouteillage se fasse de manière complètement fluide, en évitant les deux trois connards, vas-y que je coupe, que je me rabats, et qui en fait continuent à défluidifier le trafic. Alors j'ai pas étudié les flux et autres, tralala, je sais pas très bien comment fonctionne un embouteillage, y'a un truc que je comprends pas c'est comment on avance on s'arrête, on avance on s'arrête.
- J Donc tu veux mettre les voitures sur un train !
- A Nan, ce qui faudrait c'est qu'il y ait une rangée de voitures tampons qui décident de rouler je sais pas à 10 km/h, etc. Ce que je trouve énervant dans un embouteillage, c'est pas de perdre du temps, c'est d'avancer, de s'arrêter, d'avancer et de s'arrêter.
- C'est toujours ce que j'essaie de faire quand je suis dans un embouteillage, me mettre à distance de la voiture devant moi, me mettre à un rythme inférieur à elle, et essayer de ne jamais m'arrêter, en général, ça ne marche absolument pas.
- J Des gens passent devant toi ?
- A En général des gens passent devant toi, en Suisse ça va ils sont à peu près respectueux. Mais c'est un système qui dans ma tête pourrait à peu près marcher. Mais encore une fois je ne suis pas ingénieur du tout.
- J Et dans ce qui dépend de toi, il y a des choses que tu peux améliorer ?
- A Nan.
- J C'est des questions qui vont mieux pour d'autres.
- A Ouais. Quand tu prends le bus et tout le tralala.
- J Est-ce que tu as un smartphone ?
- A Oui.
- J Est-ce que ça a modifié tes habitudes de mobilité ?
- A Oui, oui avec Uber. Sinon... Ah si ça a complètement changé mes habitudes de mobilité, je l'utilise pour faire GPS, pour faire avertisseur de radar, pour commander un taxi, pour trouver une station-service. Pardon. Pour écouter de la musique.
- J GPS ?
- A Pour savoir où aller, météo, tralala, tout.
- J Et avant Uber, tu téléphonais au taxi ?
- A Ou j'essayais d'en trouver un dans la rue, ce qui à 3 h du mat' est un peu compliqué.
- J Surtout selon l'état.
- A Je vois que tu comprends vite.
- J Mais avec Uber c'est pas un problème d'être ivre ?
- A Non, je suis jamais complètement rond comme une queue de pelle, pour être en état de pas commander un taxi et de pas poser une plaque dedans.
- J C'est quoi l'avantage de Uber ?
- A C'est deux fois moins cher, je trouve les chauffeurs très agréables.
- J Plus agréables que dans les taxis
- A Ouais. Et je trouve le système extrêmement flexible et en matière de communauté extrêmement intéressant. On arrive à cette étape de mise en commun des biens que je trouve marrante.
- J Mais avec le bien des autres ?
- A Avec le mien, avec ma voiture j'aurais fait chauffeur Uber si j'avais eu besoin ou senti l'utilité de le faire.
- J C'est un truc que t'envisagerais ?
- A Ouais.
- J Et qu'est ce que ça changerait dans ton quotidien de te passer de voiture ?
- A [silence] Je sortirai plus de chez moi [rire forcé]. Ouais grosso modo. Ma voiture est aussi un outil de travail, je fais des extras de droite à gauche, là samedi je vais à Gruyère, ou la semaine dernière j'étais en Valais pour vendre du GPS pour travailler. Ça changerait qu'il faudrait que je mette trois fois plus de temps pour aller à l'école. Il faudrait que je parte à certains moments donnés, il faudrait que je rajoute une contrainte de temps, t'es dépendant d'un bus, t'es dépendant des gens...
- J Tu dois prendre quel bus ?
- A Le 45. Que je récupère à Croisettes.
- J Il passe donc toutes les 20 minutes.
- A À toi de me dire !
- J Tu ne l'as jamais pris ?
- A Je le prenais quand j'étais sur le campus et que j'avais pas de voiture.
- J Pas depuis là où tu habites ?
- A À Croisettes, tu as le métro et le bus, et moi j'arrive à cet endroit donc le trajet est quasiment le même (...)
- J Ça ne te préoccupe pas ?
- A Nan du tout.
- J Si les transports publics étaient mieux, ça ne changerait rien à tes habitudes ?
- A Ah bah si, s'ils décident de coller une voie de bus pour aller à Bern, ça va clairement m'agacer, si les transports publics s'améliorent, très bien, si ça ne change pas mes habitudes à moi.
- J Il y aurait il une amélioration qui changerait tes habitudes à toi ?
- A Ouais, si le bus passait devant chez moi peut-être que je le prendrais plus souvent. Si j'avais un arrêt de bus en bas de chez moi et que c'était grosso modo comme prendre ma bagnole, je serais pas contre le fait de prendre le bus. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, parce qu'il faut que je marche, que ça monte.
- J Justement la voiture c'est n'importe quand, mais le bus ?
- A Je serais prêt à attendre, donc t'es entre guillemets chez toi, donc tu t'en fous, ton bus arrive en bas, tu descends, t'attends pas.
- J C'est l'attente dehors qui t'embête ?
- A Et de marcher à pied, j'aime pas du tout, ça me saoule.
- J Et tu as remarqué à partir de quand tu n'as plus aimé ça ?
- A À partir du moment où j'ai un scooter.
- J Et avant ça ?
- A Avant ça je ne connaissais pas d'autre chose.
- J Est-ce que t'as d'autres possibilités pour te déplacer que la voiture ? Tu as le 45.

- A J'ai le 45, mais j'aurais plutôt tendance à appeler un pote pour qu'il vienne me chercher que prendre le 45.
- J Et en cas d'imprévu, si ta voiture est en panne ?
- A J'appelle TCS et je vais avec eux réparer ma voiture au garage ! (rires)
- J Dont tu arrêtes tout
- A Ah ouais rien à foutre ! Je fais tout, ma vie, ma bagnole fait partie intégrante de ma vie, tous mes déplacements, toutes mes activités sont calquées sur le fait que je peux aller à tel endroit et me déplacer très rapidement. À partir du moment où j'ai plus cet élément, je fais tout pour retrouver cet élément avant de recommencer à faire des trucs. Par exemple, si on a un barbecue ce soir et que ma voiture ne fonctionne pas, avant que je descende au lac sans véhicule fonctionnel, c'est vraiment qu'il est 3 h du mat' et qu'il y a aucun garage fonctionnel et que j'ai un pote qui me prend. Mais sinon c'est des trucs que je ferais sauter très facilement.
- J Et si t'as un imprévu un peu plus long, un retrait de permis pendant 6 mois par exemple ?
- A [silence] Je me dis que je continuerai à conduire, mais je pense que je le dis maintenant et que je le ferai pas à ce moment-là parce que si tu te fais rattraper derrière, ça va, j'ai un casier judiciaire vide, j'ai 22 ans, j'ai pas envie non plus de me retrouver en tôle ou de me retrouver devant un juge. Si par hasard j'ai un retrait de permis, mais je fais tout... non c'est une connerie, je fais pas tout pour ne pas en avoir...
- J C'est une éventualité qui peut arriver ?
- A C'est une éventualité qui peut arriver, ouais, c'est une situation dans laquelle je me mets, face à un retrait de permis, quasiment tous les soirs parce que tolérance zéro, qui est une connerie monumentale de mon point de vue, mais euh j'aime bien prendre une bière le soir et si boire une bière ça m'empêche de prendre ma bagnole, bah ouais je trouve ça scandaleux, donc ouais je prends quand même ma bagnole.
- J Et donc, comment tu ferais si tu avais un retrait de permis ?
- A Bah je m'adapterai, je prendrai le bus, je m'achèterai un scooter, je... je sais pas comment est foutue la loi du scooter en Suisse, mais euh, ma vie changerait complètement si j'avais pas de bagnole, je sais pas très bien, je ne sais même pas du tout.
- J Tu verrais sur le moment, situation de crise !
- A Situation de « t'as pas le choix mon loulou va falloir trouver des solutions », mais ce serait clairement... ouais partir sur les transports en commun, ou prendre une voiture sans permis, ça existe les voitures sans permis en Suisse ?
- J Il faut avoir envie !
- A Bah voilà.
- J C'est 40 km/h, je pense que c'est un scooter, mais juste avec un toit, au niveau de la puissance.
- A Donc probablement le bus et la marche, mais je m'arrangerai pour rendre mon permis à un moment où j'en a pas besoin, typiquement quand je suis en France, je roule avec mon permis français.
- J Tu ne l'as pas rendu ?
- A Si, mais y'a quelque chose qui s'appelle bêtement le duplicata, donc ouais j'ai deux permis de conduire. Je reste français, la loi est faite pour être contournée.
- J Est-ce qu'il t'arrive de passer plusieurs jours sans voiture ?
- A Nan. Euh, si quand je suis à Londres. Pour un weekend.
- J Ça ne te dérange pas ? Qu'est-ce qui te manque ?
- A Si, une voiture, un moyen de transport simple.
- J Donc ça te manque, et tu es frustré dans les transports publics ?

- A Ouais, exactement, c'est bien dit, c'est exactement ça, même si c'est compliqué de se déplacer à Londres, la raison pour laquelle je le faisais pas en voiture à l'époque où j'étais à Londres c'est que j'avais pas de voiture, et que mes parents ne prennent pas la voiture. Par contre si j'avais eu la bagnole je l'aurais fait. Je suis retourné à Londres pendant six mois pour mon stage, je suis remonté avec ma voiture, pas tous les jours, parce que j'allais au boulot en transport en commun, mais je l'utilisais souvent, dès que c'était les déplacements autour de la maison.
- J Pourquoi pas pour le travail ?
- A Parce que je pouvais pas me garer. Et aussi parce qu'il y a des « congestion charges » en Angleterre, et que tu payes 8 livres à chaque fois que tu passes la ceinture interne de Londres.
- J Donc ça t'a dissuadé ?
- A Oui. Mais ça me dissuadera pas longtemps, dès que tu me donneras un salaire ça je le ferais sans problème.

3 - PROJECTIONS

- J D'abord, quel est selon toi un futur probable ?
- A On est déjà dedans, dans la mise en commun des ressources de chacun, ça se voit déjà sur des trucs comme AirBNB, sur Uber...
- J Donc tout ce qui est sharing economy.
- A On arrive à un moment où la voiture va être un stade, va être partagée. On le voit ici aussi, on a la Mobility.
- J Mais ça tu le vois au niveau mondial ?
- A Dans les pays développés d'abord.
- J Est-ce qu'il y a des moyens de transport qui vont se développer plus que d'autres ?
- A La voiture électrique, euh, dans ma tête dans cinq ans les bagnoles sont équipées de panneaux solaires parce que plus de pétrole, diminution des ressources mondiales, augmentation du prix, toute façon on le voit déjà. L'énergie alternative, pour moi la prochaine étape, là on a l'hybride, c'est très bien, mais dans cinq ans on a des panneaux solaires collés à nos bagnoles et on tournera à 80 % sur de l'électricité, ou de l'huile de colza, ou tout ce que tu peux imaginer pour faire avancer un truc. Le pétrole va beaucoup changer la donne.
- J Donc il y aura toujours la voiture, mais d'autres carburants ?
- A Ouais, et je pense qu'à partir du moment où t'arriveras à casser les coûts de la voiture, c'est-à-dire avoir une voiture électrique ou grosso modo, le fait de la faire avancer ne coûte rien, que t'économises sur le prix du pétrole, je pense que le système de sharing economy redescendra.
- J Donc d'après toi, la sharing economy elle est due au fait que ce soit trop cher ?
- A Aux coûts ouais. Enfin si je me trompe, si t'as une autre idée, dis-le moi ça m'intéresserait de savoir.
- J Oui, je pense que les gens n'ont pas seulement besoin d'argent pour payer leur pétrole ou leur essence, mais aussi besoin d'argent en général, parce qu'ils n'ont pas trouvé un travail qui leur rapporte suffisamment, etc., ce qui fait que la sharing economy, ce n'est pas forcément lié au coût de la voiture, on ne sait pas, si le carburant était gratuit ils auraient peut-être besoin d'argent pour faire autre chose, pour moi c'est pas aussi simple que comme tu le décris. Mais j'attends de voir. Je ne sais pas non plus. Et selon toi, est-ce qu'il y a des moyens de transport autres que la voiture qui vont disparaître, ou encore plus se développer ?
- A Y'a pas un truc dans un futur proche ou réaliste, j'imagine rien qui change drastiquement, si ce n'est l'énergie utilisée.

J Et dans un futur un peu plus lointain ?

A On vole !

J Pourquoi ?

A Je sais pas ! Je trouve qu'il y a rien de plus jouissif que de voir des voitures qui sont au-dessus du sol. Pour moi si on est vraiment dans un futur lointain, on arrêtera de rouler sur terre. Mais c'est un futur peut-être complètement absurde.

J Si l'énergie est illimitée et gratuite.

A Et si on a la technologie pour s'élever au-dessus du sol. Mais on le fait déjà au Japon, avec les trains qui sont sur des rails magnétiques, ouais ça c'est un début d'idée, l'embryon du développement.

J Ça resterait des routes ?

A Je ne sais pas. Je pense que les gens n'auront plus le contrôle de leur véhicule. Parce que si on a la technologie pour voler, chaque voiture vole, euh, y'a plus, pour moi le pilotage automatique va arriver très vite. De poser des bandes sur des autoroutes où les voitures se connectent

J C'est un truc qui va arriver selon toi, mais c'est pas quelque chose que tu aimerais bien ?

A Ouais. Ah ça me saoulerait profondément. Mais je pense que ça arrivera, la voiture sans pilote ça se fait déjà, ça marche très bien. Maintenant il faut que ça soit accepté.

J Et pour toi, l'utilisation de la voiture va se stabiliser, ça va diminuer ? Le car sharing va entraîner une baisse du nombre des voitures ?

A Je pense qu'au final, si on part sur des chiffres mondiaux... on parle de sharing economy sur des zones extrêmement restreintes, en Europe, aux États Unis, c'est comme on pense bêtement que la demande de smartphone est arrivée à saturation, oh les gars, arrêtez de vivre à Paris où tout le monde a un smartphone. Pensez au reste du monde où il y a encore tout à faire. En Afrique, j'ai un de mes potes qui bossent sur des autoroutes et des télécommunications, il dit c'est simple, y'a rien les gars. Alors à partir du moment où on met en place des infrastructures, il y a un marché qui est énorme. Donc oui on arrive à un stade qui en Europe et dans notre tête est quasiment mature, entre guillemets, et qui est en déclin avec cette sharing economy potentielle, on est rien comparés au reste du monde, il y a 1 milliard de Chinois...

J Tu le vois comment cette généralisation des infrastructures autoroutières, de la possession de voiture... ?

A Je le vois comme la vie qui avance. Tout me paraît, entre guillemets, normal. L'étape, dans les pays développés, transport est entre guillemets arrivée à terme, du moins pour les moyens de locomotion dont on a besoin, on construit plus particulièrement de routes, les grands travaux d'Hitler c'était en 36 les gars. On a construit les voies de chemin de fer, on a construit les pistes d'aéroport, euh, maintenant le jour où on arrive à une autre option, la voiture qui vole, oui là on va devoir recommencer à construire, je sais pas, c'est pas les GPS, les machins pour rater ton truc. Oui on va peut-être améliorer les infrastructures en mettant des bandes magnétiques sur les routes afin que la bagnole se connecte et suive toute seule les informations par rapport à la route. Oui, j'ai vu ces systèmes qui se développent, des routes qui sont construites en panneaux diodes dedans, qui permettent, ça oui. Je crois que c'est une entreprise belge qui a conçu des panneaux qui font trois mètres sur deux, qui en gros permettraient de construire des routes, enfin qui se posent sur des routes, sur une dalle de béton, sont d'un côté récepteur d'énergie solaire, produisent de l'énergie, réutilisent une partie de cette énergie pour faire la signalétique. La signalétique se dématérialise et passe par de la lumière et en plus de ça, cette technologie peut être utilisée pour justement communiquer avec la bagnole directement. Imagine une bagnole électrique avec des roues à capteur d'énergie, et donc qui à chaque fois touche le sol quand elle génère de l'énergie, ça, ça permettrait vachement une fluidité du trafic. Tu transformes ton autoroute en deux voies, trois voies.

J Ça impliquerait de changer les revêtements.

A Mais entre guillemets, l'infrastructure en elle-même est déjà là. On améliore. C'est comme on refait les routes tout le temps. Je ne veux pas dire qu'on ne fait plus rien. Mais les grands travaux sont...

J Au niveau des trams (...)

A Parce que personne ne peut avoir de politique cohérente, qui est gérée comme de la merde par une espèce de socialiste, qui a été gérée pendant des années par une espèce de socialiste, qui est gérée encore aujourd'hui avec une mentalité écologiste de merde qui prennent absolument pas en compte le fait que les gens ont besoin de se déplacer, que c'est une nécessité, et que quand tu leur enlèves un moyen de se déplacer, il faut leur trouver une solution potable, euh, ouais t'as une mentalité d'urbanisme merdique, parce que personne n'arrive à penser de plan au long terme. Maintenant tout le monde pense à tout de suite, attention il y a trop de pollution à Paris, vite, vite, on va créer des voies de bus, bravo t'as réussi à créer des embouteillages et plus de pollution. Bon et le prochain qui va arriver, il va dire, c'est une connerie, on va enlever des voies de bus, c'est machin les voies de bus là qui sortent, on bloque une rue, allez on recommence.

J Et toi tu préconiserais quoi ?

A Je préconiserais rien. Enfin. Physiquement et concrètement, je préconise une mentalité où on voit un peu plus loin que le bout de notre nez, du genre de dire, bon OK, il y a un problème de pollution, un problème de machin, et vraiment prendre tous les éléments, pour trouver une vraie politique d'urbanisation. Haussmann quand il a fait ses travaux il a tout péti, il a fait OK on détruit tout les gars, on fait des grandes avenues, dieu merci, heureusement qu'il l'a fait sinon on serait pas dans la merde, c'est des trucs cons, mais c'est une tranche de travaux qui a changé la vie de toute une ville. Là aujourd'hui, c'est des milliards de petits travaux qui foutent le bordel tout le temps. Y a un manque de réflexion qui est concret, je sais pas comment ça se passe à Lausanne, mais je trouve que c'est mal foutu en matière de circulation.

J Mais tu ne peux pas comparer à Paris en termes de taille et de circulation.

A Et tu peux pas comparer à Paris, mais je trouve qu'à Paris, il y a une mentalité, il faut que ce qu'à fait l'un il faut que l'autre l'enlève.

J Mais du coup tu as dit, il faut que les gens bougent.

A Les gens ont naturellement besoin de se déplacer.

J Dans le futur, il faut qu'ils puissent continuer à se déplacer ?

A Futur proche ou lointain ? Pour moi on tend, les gens se déplaceront toujours autant, par contre les types de trajet changeront. Je pense qu'on arrive à un stade où une boîte comme Google, qui permet à ses employés de venir au bureau, de pas venir au bureau, de venir à minuit, à 4 h du matin, je vois, ça commence à s'établir. Et beaucoup de travaux de bureau particulièrement vont commencer à changer.

J Donc changer les rythmes pour moins d'embouteillages ?

A Nan, c'est pas dans ce sens-là que ça va se passer, le fait que la mentalité RH change impliquera que t'as un changement des flux et autres. Mais il y a beaucoup de choses qui ne changeront pas. On sait que les usines au 3-8, bon c'est peut-être...

J Jusqu'au moment où on aura plus besoin que ces usines-là en France fonctionnent.

A Un changement de comportement, qui changera pas la quantité, mais la qualité, de manière qualitative entre guillemets le déplacement.

J Et dans un futur souhaitable où tout est possible, pour un endroit parfait. Qu'est ce que tu souhaiterais ?

A La voiture électrique, clairement. [...] C'est super large cette question. Tu veux un lieu géographique, un type, ville, village, mégapole... ?

J Et un type de déplacement.

- A Ça le déplacement, tu l'as, le type de voiture tu l'as, c'est l'électrique. L'endroit idéal c'est d'être à cinq minutes du boulot, juste histoire de se mettre dans le bain le matin, euh, d'avoir des commerces à proximité, ouverts 24 h sur 24, ça on n'en parle pas bien sûr, euh, de oh la, putain, de j'arrive pas...
- J Tu as décrit presque chez toi...
- A Oui, je vois pas très bien ce que je pourrais changer, y'a pas grand-chose dans le style de vie que je voudrais changer, si ce n'est la technologie que j'utilise.
- J La technologie ?
- A Les moteurs des bagnoles grosso modo. Plus besoin d'un pot d'échappement, plus besoin de faire le plein non plus.
- J Ton lieu de vie il ressemblerait à quoi (centre-ville...) ?
- A Ouais, je suis assez flex là dessus. Tu vois tu me mettrais dans le centre-ville de New York je serais très content, tu me mets dans une maison à Epalinges, je serais très content. Mais ça va dépendre de l'endroit très clairement, Paris, j'irais pas me mettre en banlieue. J'irais pas me mettre en banlieue parce que je peux pas me déplacer ou que le déplacement est très compliqué. Le plus tu réduis mon temps de transport, en fait il faut que mon temps de transport soit entre cinq et quinze minutes, plus ou moins ça va me saouler.
- J Dans ton monde parfait, il y aurait pas de zoning ?
- A On mélange tout ouais. Avec des grands parcs. C'est un truc qui manque à Paris.
- J Comme dans quelle ville par exemple ?
- A À Londres, je trouvais qu'on avait une vie à Londres vraiment super, l'été à la sortie des cours on allait jouer au foot dans les parcs, se baigner dans la Serpentine, aller boire des bières, s'allonger sur l'herbe, mais on le fait ici sur le bord du lac. Encore mieux, c'est très bien le lac, les grands lacs.
- J De quelles innovations aimerais-tu profiter ? Livraison à domicile de tes courses... ?
- A Non, livraison à domicile nan, garage sur place, un peu ce que fait TCS, mais en plus poussé, un mec qui vient et qui fait toutes tes réparations en bas de chez toi. Euh des centres de « do it yourself », ça commence à ouvrir, mais pas assez vite. On retourne, pour reparler de je ne sais plus quel parti, je crois à une tendance de « do it yourself » qui va recommencer. Et ça marche au niveau de la voiture, au niveau des machines, etc. Ça marche à tous les niveaux. Pour moi les gens vont réapprendre à faire de l'électricité, à faire de la plomberie, du moins une certaine classe de la population.
- J Pourquoi ?
- A Parce qu'on est arrivé dans un monde de services complets et que les gens commencent à s'emmerder. C'est-à-dire que plus personne ne sait plus rien faire de ses quatre mains. Quand je raconte à mes potes que l'été à la maison on pose des prises électriques, on fait de la plomberie, etc., ils me regardent tous « tu sais poser une prise électrique ? », ouais je sais poser une prise électrique, nan j'appelle pas un électricien quand j'ai une prise de courant à la maison je sais changer un fusible, ça me change la vie, nan quand il y a une fuite d'eau, je sais comment couper l'eau et éviter que le truc soit inondé avant que le plombier n'arrive. C'est tous ces trucs-là, on est arrivé dans une époque d'assistanat tellement complète, ça c'est un truc qui va repartir.
- J Ça c'est très intéressant aussi. Et si on revient dans ton environnement, tu arrives à l'imaginer sans aucune voiture ?
- A Genre, juste avec moi qui aie une voiture ?
- J Non, où même toi tu n'en as pas ? Qu'est-ce qui changerait ?
- A Plus de voiture ou plus de trucs qui roulent ?
- J Plus de voitures privées individuelles.
- A Euh, Uber géant...
- J Qui sont des voitures privées ?
- A Euh, un système de transport privé...
- J Un peu comme en Inde, où il y a des rickshaws partout.
- A Ouais, des moyens de transport privés et personnels, mais partagés.
- J Finalement ça ne te dérange pas tellement qu'il y ait de la circulation ? Sans voiture, mais avec circulation, pas de bruit ?
- A Nan, parce que je suis le premier utilisateur, ce serait super cool.
- J D'autres disent qu'ils aimeraient qu'on enlève la voiture.
- A Ah oui, j'aimerais bien qu'on enlève les voitures et d'être le seul à avoir une bagnole du monde comme ça au moins je serais tranquille. Bah bien sûr, bien sûr. Non, sans voiture pour moi, on garderait un système de transport privé, privatif, mais partagé.
- J Et les modèles de proximité ? Devenir pendulaires ? Dans ce genre de scénario ? C'est difficile ?
- A Super compliqué, parce que je suis quelqu'un qui n'ait pas beaucoup d'imagination.
- J Imagine un futur à plus ou moins long terme, il y a plus de voitures (...) temps perdu/mobilité temps pas perdu (59.38)
- A J'en ai aucune idée. Je sais pas, je sais pas. Futur très lointain, téléportation comme moyen de transport ça, super.
- (...)

7.5.3. ENTRETIEN AVEC MX39

Date de l'entretien : 24.08.2015

Lieu : domicile de l'interrogé

Âge : 41 ans

Genre : H

Lieu de résidence : centre-ville de Zurich

Activité(-s) : étudiant

Commentaire : MX39 a dû se séparer de sa voiture pour des raisons financières. Avant, il en a toujours eu une. Il a gardé une moto, dont il imagine mal se passer parce qu'elle lui donne la possibilité de se changer les idées en allant rouler dans la nature.

1 • CONTEXTE

Dominique (D) Depuis quand habites-tu ici ?

MX39 (M) Depuis juin 2015.

D C'était un choix de déménager ? Pour quelles raisons ?

M Tout à fait : bel appartement, gentils colocs. Oui en fait c'est ça.

D Et c'était clair que tu voulais habiter à Zurich ?

M Oui, en ce moment je fais mes études ici, et je n'ai pas envie de faire la navette. Je n'aime pas ça.

D Et t'es content d'habiter ici ? À part avoir des gentils colocs ?

M L'atmosphère est très belle dans la maison, il y a des gentilles personnes en général, en tous cas celles que j'ai connues jusqu'à présent. Et on a beaucoup investi dans l'appartement, on l'a rénové pendant 2 semaines, et je me sens vraiment à la maison. Et j'aime bien la proximité à la forêt, je l'apprécie beaucoup. Je peux vite monter à vélo, faire du jogging. Ou le soir, je peux vite monter en moto, faire une promenade. J'en profite beaucoup. Et on est quand même proche de toutes les belles places de la ville, près du lac, de ma copine, en vélo, du Letten. Avant j'habitais à Idaplatz et des fois j'aime bien y retourner.

D T'étais au milieu de tout avant ?

M Oui.

D Ça t'a influencé dans ton choix, de ne plus avoir une voiture ?

M Non.

D Maintenant tu es près du centre, mais est-ce que tu aurais pu envisager de sortir plus de la ville ?

M Oui, là j'aurais plus mis en compte le raccordement au transport. Surtout le temps pour arriver à la ETH, ou bien la gare.

D Faire la navette ça veut dire quoi pour toi ? Tu disais que tu n'aimais pas ça ?

M En principe, c'est quand je dois prendre la S-Bahn. [rires] J'ai voyagé à Winterthur pendant un moment. Et la durée du trajet c'était 20 minutes, mais tout ce qui l'entoure ne me plaît pas beaucoup. Aller à la gare d'abord, en tram ou vélo, et puis attendre le train avec tous les gens de mauvaise humeur, et puis dans le train avec tous ces gens de mauvaise humeur, et puis on y est. C'est un peu un temps vide. Avec le temps, j'ai commencé à utiliser les trajets pour apprendre l'italien et maintenant je sais assez bien l'italien [rit]. Mais faire la navette c'est à partir d'un quart d'heure de S-Bahn, si je devais le quantifier.

D Alors c'est la S-Bahn en soi. Mais c'est aussi le changement de différents modes transports ? Ça serait plus agréable pour toi de voyager une demi-heure en moto ?

M Oui, des fois j'ai fait ça pour aller à Winterthur. Mais ça dépend

vraiment de la voie, là tu dois prendre l'autoroute, ça prendrait trop de temps sinon. Et ce n'est pas beau de rouler sur l'autoroute.

D Et t'as pas envisagé une voiture ?

M J'avais une voiture pendant cette période, et oui des fois je l'ai prise. Mais c'était le moyen le moins préféré de tous.

D Pourquoi ?

M Hm. Je crois pour chercher les places de parking [rit]. Mon record était 50 minutes, c'était la fin d'une journée de travail, tu rentres et tu cherches pendant 50 minutes. Quand j'ai eu une nouvelle voiture, j'ai bien aimé rouler en voiture, mais ce plaisir était vite diminué. Pour ces raisons : attendre dans un bouchon, à la Rosengartenstrasse le soir, tu attends pour une éternité, avec la moto au moins tu peux circuler un peu à travers, ce qu'on devrait pas faire, mais je le fais quand même [il le dit à voix basse].

D Et où habitais-tu avant ? T'étais toujours dans la ville de Zurich ?

M Oui, depuis 15 ans, et j'ai déménagé 10 fois à peu près. D'abord à Kreis 4, et puis Kreis 6 assez longtemps, et puis Kreis 8, Seefeld, et puis Kreis 3, maintenant de nouveau Kreis 6. Oui. Toujours assez central, j'ai jamais déménagé à la périphérie de Zurich.

D Et t'as toujours utilisé le vélo, le tram, la moto ?

M Oui, toujours cette combinaison. Tout au début quand je suis arrivé à Zurich j'avais un Scooter, 125, et un vélo. Et puis oui, j'avais une voiture quand je suis venu à Zurich.

D Pourquoi t'avais une voiture ?

M J'ai vécu à Liechtenstein auparavant et là on était perdu sans voiture. Il y a un système de bus, qui est beaucoup mieux aujourd'hui qu'à l'époque, mais ça marchait pas très bien, dans les heures creuses, ou quand tu veux aller vite. Et c'est aussi la mentalité là-bas que chacun a une voiture.

D Alors pour toi la question ne s'est même pas posée si voiture, oui ou non. C'était clair.

M Oui. C'était un désir d'avoir une voiture. Je travaillais et je gagnais un peu d'argent. Aussi pour des excursions, oui.

D Et pourquoi tu t'es passé de la voiture ?

M Je suis venu à Zurich, j'ai commencé une formation et la voiture était vieille, très vieille. Une Volvo, combi, elle était trop bien, mais j'avais pas envie d'investir de l'argent, parce que je l'utilisais de moins en moins dans la ville. Et puis un jour, elle était cassée.

D Et t'as remarqué que ça allait sans voiture ?

M Oui, et en fait, je l'avais déjà remarqué quand elle était en train de se casser.

D Même en tant que Liechtensteinois ?

M Oui. Et je me rappelle maintenant, je l'ai utilisée surtout pour rentrer au Liechtenstein. À l'époque je rentrais encore les week-ends. J'avais une copine qui habitait là-bas. Et j'avais un ami qui

- retournait à Zurich avec moi les lundis matins. Qui n'a jamais rien payé pour l'essence. Et il parlait non-stop.
- D [Rit] Il n'est plus ton ami ?
- [rires]
- D Et puis t'es allé en moto ? Ce n'est pas pratique pour parler ensemble !
- M Ah non non. Mais ça, c'est un grand désavantage, que tu ne puisses pas parler avec ton passager. Mais il y a des systèmes de communications pour les motos. Mais bon.
- D Où as-tu préféré habiter, de tous ces lieux ?
- M J'ai bien aimé habiter à la Hottingerstrasse, c'est vers le Kunsthaus, l'appart était super beau et j'ai habité avec deux personnes que j'ai beaucoup aimées. Ça m'a vraiment fait plaisir d'y habiter.
- D C'était moins pour des raisons d'implantation de l'appart, mais parce que c'était cool...
- M Oui, et le site était top. C'était juste en haut de Bellevue, et les soirs j'allais souvent faire du jogging jusqu'au Zürichhorn. Le Niderdörfli juste à côté, le café juste en bas, où je connaissais le personnel.
- D C'était un peu différent au Liechtenstein ? T'avais des rayons d'action plus grands ?
- M Oui, en fait oui. Il y a plus vraiment une culture de village à Triesen comme à l'époque, des points de rencontre comme le restaurant « Tilleul ». On a toujours joué à cache-cache là-bas en tant qu'enfant et tout le monde s'est rencontré là-bas. Dans les dernières décennies, ça s'est dissout. Hm... aujourd'hui les gens sortent de leurs maisons, prennent la voiture et vont à Buochs, Vaduz, Sargans. Même Vaduz n'est pas vraiment un lieu de rencontre, c'est plutôt un lieu touristique où les Liechtensteinois n'aiment plus aller. Ce n'est pas très beau. J'en connais un, à Triesen, qui habite à 300 m de son lieu de travail, et qui prend sa BMW le matin et le soir. Et c'est tout plat ! Et il s'est plaint de ne pas être fit !
- D Il y a des régularités dans tes modes de transports ? Alors si je regarde le formulaire là, on dirait que tu prends surtout le vélo ?
- M Oui. En fait je n'aime pas trop les transports publics, si je peux les éviter.
- D Pourquoi ?
- M C'est trop lent pour moi. J'aime bien avancer vite. Je n'aime pas si les choses vont trop lentement. C'est clair, il y a des jours où je suis plus paisible et je me promène en vélo, une journée fatiguée. Mais je n'aime pas attendre, je suis impatient. Le temps de parcours, c'est entre deux choses que j'aimerais bien faire. C'est lié à un but. Avancer comme but peut aussi arriver, mais pas dans le quotidien. Sinon c'est un temps d'attente, rien ne se passe, je ne peux pas profiter de ce temps.
- D Alors tu préfères être actif dans le trafic plutôt que d'attendre jusqu'à ce que quelqu'un t'amène de A à B ?
- M Oui, je préfère ça. C'est moi qui peux choisir la vitesse.
- D À part dans les bouchons...
- M Oui, c'est l'horreur en voiture dans un bouchon, c'est le pire. C'est tellement stupide ! Clair, on n'a pas le choix, mais c'est tellement triste, inhumain [rit] d'attendre dans un bouchon.
- D Qu'est ce que tu veux dire avec inhumain ?
- M Si tu regardes la locomotion naturelle de l'homme, c'est de marcher. Le mouvement est rond, fluide, il roule. Et quand tu conduis, c'est un collègue qui m'a dit ça, qui en fait adore les voitures : conduire c'est physiquement bête. Appuyer sur la pédale de gaz, tourner le volant, appuyer un bouton, pour que la musique devienne plus haute, physiquement, c'est stupide. Et si ça n'avance même pas dans un bouchon [rit] c'est tellement absurde.
- D Alors la voiture n'a qu'un sens, si elle a la route libre ?
- M [réfléchit] Elle n'a qu'un sens si elle amène un avantage. C'est rare que j'aie roulé pour rouler. J'ai eu 3 voitures jusqu'à présent, mais c'est rare que j'aie roulé juste pour le plaisir. Rouler comme fin en soi c'est absurde pour moi. Je ne le comprends pas.
- D C'est un moyen de transport.
- M Oui, je veux arriver de A à B, mais si je n'ai rien à transporter, je prends le vélo. Maintenant j'ai Mobility, je pourrais aussi prendre une voiture, et je le fais quand ça a un but de transporter quelque chose. Si je veux transporter quelque chose et que je ne peux pas aller en vélo ou en moto, ou bien une longue distance, ou aller avec plusieurs personnes...
- D Avant tu disais que tu as eu 3 voitures. Tu as parlé de celle que tu as amenée depuis le Liechtenstein, et entre-temps il y en avait encore 2 ?
- M Oui, d'abord la Volvo Combi, c'était vraiment une bagnole cool, j'aime bien en parler.
- D Pourquoi ?
- M Elle était spacieuse, une combo, un ancien modèle, une sorte de camionnette. 740GLI. Tout marchait très bien. À l'intérieur c'était comme si une vache avait vécu dedans. Et le meilleur était qu'elle avait une propulsion arrière. Si elle était mouillée, tu pouvais la pousser un peu dans les virages, et puis l'arrière sortait un peu et tu pouvais slider dans les virages. Et tu pouvais t'aplatir tout en arrière pour avoir un lit, on est partis en Italie avec et on a dormi à l'arrière à deux, c'était top.
- D Alors la multifonctionnalité était cool ?
- M Oui ça m'a vraiment plu de l'utiliser pour tout.
- D Quels étaient tes critères d'achat ?
- M Bon marché, et de me plaire. Me correspondre. Avoir de l'espace. Avoir une sorte de caractère, c'était la première voiture et je l'ai cherchée avec mon père et lui, depuis toujours achète des Nissan. Parce que le garagiste vend des Nissan et il connaît le garagiste [rit]. Et depuis toujours je les ai trouvées connes ces voitures. Elles sont OK. Elles roulent et tout, mais elles ne sont pas cool. Mais une Volvo Combo est super cool ! Elle était bordeaux, avec une tache de rouille, et elle avait cette forme anguleuse, et la sensation de rouler était belle, un grand volant. Et pendant un après-midi on a cherché des voitures à gauche et à droite, au Liechtenstein, en Suisse... et je me suis dit : si je trouve quelque chose, je l'achète. J'ai payé 2500 FR pour la vieille boîte. Et je l'ai trouvée super.
- D Il me semble que tu étais un peu affectueux ?
- M Oui. Je le suis avec tous mes véhicules, le vélo, je suis tout le temps en train de bricoler avec, et peut-être je suis un peu un nerd, mais j'ai des noms pour mes véhicules, pas pour les voitures, mais le vélo est mon petit âne, la moto est mon petit cheval [rit]. Mais je n'ai jamais eu de petits noms pour mes voitures. Mais c'est quand même une certaine liaison, quand tu t'approches et tu vois ta bagnole, c'est cool, un canon la bagnole ! [rit]
- D Et les deux autres ?
- M La deuxième était une Ford Galaxy, un minivan. Et j'ai acheté la voiture parce qu'à cette époque, j'ai commencé à travailler indépendamment, mais j'ai continué à travailler dans cette entreprise à Winterthur, je faisais les aller-retour et c'était la voiture de cette entreprise. Et j'ai pu l'emprunter pour des missions, des enregistrements et j'ai mis mon studio d'enregistrement dans le coffre et je suis allé vers une salle de concert, une église pour monter l'installation. Et pour ça j'avais besoin d'une grande voiture. Et c'était très gentil que j'aie pu emprunter cette voiture. Un jour elle était un peu vieille et l'entreprise s'est achetée une nouvelle et j'ai pu l'avoir. Et ils me l'ont offert, pour rien. Il fallait investir un peu, ça. 1500.- pour des réparations, mais j'ai encore pu l'utiliser pendant 3, 4 ans. C'était une voiture moche optiquement, mais super à conduire, beaucoup d'espace et de la place pour 7 personnes et une fois on est parti à 5 à l'île d'Elbe. Et il y avait de l'espace pour tout le monde, les bagages, c'était super. C'était une bonne voiture.

- Elle consommait moins que la Volvo, ça m'a dérangé chez elle 12 l/100 km, la Ford 10, ce qui est toujours beaucoup.
- D Et la troisième voiture ?
- M Oui, quand là Ford n'a plus marché, j'ai été indépendant et j'ai utilisé régulièrement la voiture pour ce genre de commandes. Mmh... la troisième voiture était une Peugeot 307 SW. J'ai cherché longtemps pour celle-là. Surtout par internet et puis je savais à peu près quel modèle pour diverses raisons : la spatialité était le premier critère, et une bonne surface de charge pour mon studio d'enregistrement roulant. Le reste était plutôt une question de design, est-ce qu'elle me plaît ou pas. Et elle m'a très bien plu, encore aujourd'hui. Bien que le modèle ait pris de l'âge... mais il était souvent construit. Elle avait une belle couleur et une toiture en verre, ce qui déchirait vraiment. J'ai bien aimé conduire avec cette voiture. En vacances aussi, des choses comme ça. Elle n'était pas si longue que la Volvo, on ne pouvait pas dormir dedans.
- D Pourquoi tu ne l'as plus ?
- M Mmh... Je l'ai eu pendant longtemps en fait, et puis j'ai changé de profession, je suis de nouveau étudiant et en temps qu'étudiant je n'ai pas besoin d'une voiture. Le but d'avoir une voiture, c'était pour le studio d'enregistrement, et si ne l'ai plus, je n'ai pas besoin d'une voiture. Et puis je l'ai vendue. Je savais aussi que le budget deviendrait plus serré et puis c'était une des premières décisions, de me libérer de la voiture.
- D Et comment était ce changement pour toi ?
- M De ne plus avoir de voiture ? Hm c'était une phase de changements profonds et j'ai commencé à vivre sans voiture. J'ai gardé la moto et le vélo. Bien qu'on m'ait volé le vélo, et j'en ai acheté un nouveau. En tout cas que je savais que je voulais garder la moto. Car des fois je romps avec la règle que le déplacement est lié à un but [rit] et je conduis pour le plaisir. Et ça me fait vraiment du bien, quand je suis stressé, prendre la moto et sortir, dans la verdure. Aller à la nature. J'ai grandi à la nature et si je reste en ville trop longtemps j'ai de la mauvaise humeur. Je dois sortir, dans l'air frais, dans la verdure, la forêt, monter quelques collines. J'ai besoin de ça quelques fois. Et cette liberté me donne la moto. Alors le moyen de transport signifie une sorte de liberté pour moi, pour sortir vite. En principe c'est aussi faisable en train, mais la vitesse est un facteur, et aussi la manière dont on découvre des choses. Dans les quinze ans que je vis à Zurich, j'ai découvert plein d'endroits, je connais beaucoup de ruelles, collines, chemins. Grâce à la moto je connais beaucoup de beaux endroits autour de la ville, que je n'aurais pas pu découvrir sans moto, ou bien beaucoup moins. Et c'est quelque chose qui me fait plaisir. Qui me détend, qui m'aide à libérer la tête.
- D Tu faisais aussi fait ça en voiture ?
- M Beaucoup plus rarement. La voiture est plus liée à un but que la moto.
- D Il y a des moments dans lesquels la voiture te manque ?
- M Elle ne m'a presque jamais manqué. Pendant une année, pas du tout. C'était drôle, je l'ai vendue et je l'ai vraiment bien aimée, j'ai adoré le volant, il y avait un cuir tellement fin, un toucher incroyable ! L'adieu était un moment fort, le processus de vente prenait un bon moment et à la fin j'étais content de pouvoir m'en débarrasser. Bien que ce ne soit qu'un objet une voiture, j'ai quand même eu une affectation avec, et l'adieu a pris du temps. Et puis je n'ai plus tellement pensé à la voiture et un jour j'étais à l'ETHZ sur le balcon et j'ai vu ma voiture passer, c'est la dernière fois que je l'ai vue. Deux semaines après la vente. Et j'ai pensé : quelle belle voiture !
- D Et c'était OK pour toi ?
- M Oui. C'était il y a deux ans maintenant et pendant ce temps il y a eu peut-être deux trois situations dans lesquelles j'aurais bien aimé avoir une voiture.
- D Quels moments ?
- M C'était toujours pour aller grimper, sortir vite à la montagne. Ça va bien en moto, mais qu'à deux, si t'es à trois ça ne va plus.
- D Et tu prends Mobility dans ces cas ? Ou bien tu empruntes d'autres voitures ?
- M Non, j'ai peu d'amis qui ont des voitures, ça n'a pas beaucoup de sens en ville. J'ai un ami qui a une voiture et des fois je suis allé faire du ski à peau de phoque avec lui. Il a la même voiture que moi j'avais, mais pas aussi belle, sans toiture en verre et couleur moche. Mais le volant est le même.
- D Est-ce que tu as pris d'autres habitudes avec tes moyens de transport, comment tu sors en moto maintenant ?
- M Ce que j'ai vraiment bien aimé dans la voiture c'est d'écouter de la musique, l'installation pour la musique était la seule chose sur laquelle j'ai travaillé dans la voiture. Le car-tuning c'est quelque chose de très stupide pour moi, un gaspillage de temps, mais j'ai changé la radio de la voiture et j'en ai commandé une avec une ligne in pour le natel. Pour le système de navigation et un bon sound. Et c'était pendant longtemps les seuls moments dans lesquels j'ai activement écouté de la musique, pendant les moments d'attentes dans les bouchons...
- D T'as laissé conduire d'autres personnes ?
- M Oui oui. Ma sœur, des amis. Oui, si je n'en ai pas besoin, quelqu'un d'autre peut l'utiliser. Je peux dire la même chose avec la moto. Avec le vélo un peu moins là, parce que j'ai passé beaucoup de temps à le préparer [pour un voyage en vélo de 3 semaines à Vienne en septembre]. Et si quelque chose arrive une fois je suis assez easy. Ma sœur l'avait chargée tellement un jour avec mon père que ça a cassé le rétroviseur, heureusement ça n'a pas touché les deux. Et même le pare-brise était cassé. On a tout laissé réparer et c'était bon.
- D Alors l'objet en soi est plus que de la matière ? Ce que tu as vécu avec...
- M Oui. Mais quand même, j'aime bien l'esthétique, j'aime bien voir quelque chose de beau, toucher quelque chose de beau.
- D T'emmenais des autostoppeurs ?
- M Oui, ça pouvait arriver, ça dépend de la situation. Si je suis seul en route j'aime bien avoir la compagnie.
- D Ça te prend combien de temps d'entretenir tes véhicules ? De les nettoyer ?
- M Pas beaucoup. La voiture, je la lavais quand c'était sale et j'allais à la laverie de voitures, passer l'aspirateur. Faire le service, c'est clair. Maintenir en état, pas que ça perde de valeur. Et une égratignure me dérange pas. Une voiture est pour l'utiliser, pas de symbole statuaire. Ce n'est pas un hobby. Si le sound marche et si elle roule, tout est bien. Une fois, j'ai installé des haut-parleurs dans la voiture, c'était top. [rit]
- D Il y a des choses qui te plaisent pas dans l'objet voiture ? Des limites dans l'usage de voiture ? Comme le bouchon, chercher des places de parking, ne pas pouvoir dormir dedans comme tu disais...
- M Je dois réfléchir. Si c'est trop petit, et oui on a jamais la même sensation de liberté comme en moto. Jamais. Pas de mouches entre les dents, pas de vent autour des oreilles. C'est une autre sensation de conduire. On est dépendant des rues. Et en Suisse le trafic est fortement réglementé ce qui est aussi bien, mais souvent des accès à de beaux endroits ne sont pas permis. On peut pas atteindre beaucoup de belles places en voiture en Suisse. En moto pas non plus, mais on peut plus facilement faire des exceptions. C'est quand même rare que je fasse ça. Mais en vélo et à pied il y a beaucoup. Ça, c'est une certaine limite de la voiture.

Tableau 2 [commente le tableau 2]

- M Je voulais encore ajouter quelque chose. Un de mes amis disait une fois que conduire en soi c'est une activité stupide physiquement. Mais ça a encore un autre aspect. Le véhicule c'est un prolonge-

ment de son corps. Et puis il y a un facteur de plaisir, on l'a déjà entendu avec le sliding de la Volvo que j'ai raconté avant, le plaisir vient dans la manœuvre. Ça a commencé avec le Go-Kart dans mon enfance. Quatre roues et une transmission par chaîne. Avec lui, j'ai roulé sur la rue devant notre maison et j'ai dû essayer si je pouvais descendre le bord et je suis tombé, je me suis fait mal, aussi en vélo, le mountainbike c'était déjà plus sauvage à travers les prairies et forêts, j'ai monté le vélo sur le dos pour pouvoir descendre, crazy. Et quand j'avais 14 ans je voulais tout de suite faire le permis de conduire de moto et je me suis entraîné à fond, à 16 ans j'avais une copine avec une moto 50 et j'ai conduit avec et à 18 ans tout de suite le permis de conduire, le permis de scooter. Je voulais apprendre à pouvoir avancer avec ces machines. Et en moto je m'entraîne à rouler sur du gravier, faire du sliding, j'essaie quoi. Aussi pour me sentir sécurisée dans n'importe quelle situation et parce que c'est fun.

D Pour tester les limites de la machine ?

M Oui, qu'est-ce qui est possible. Et j'ai jamais eu un accident en moto, même pas dans la forêt à travers les chemins pleins de racines. Des fois, j'ai dû la poser par terre. Mais c'est du plaisir ! Arrêter de réfléchir à partir d'un certain moment, ça roule, le corps fait les bons mouvements automatiquement, en accord avec la machine. C'est des beaux moments.

D L'attachement à tes véhicules c'est aussi physique, tu deviens un avec ta machine, c'est ça ?

M Oui, un prolongement du corps. Une unité. Comme chez les conducteurs de pelles mécaniques hydrauliques. Des fois quand tu observes quelqu'un qui sait bien son travail, c'est fascinant l'harmonie dans les mouvements et c'est quelque chose de beau. Aussi en vélo, t'es vite, mais c'est ton corps qui déclenche le mouvement.

2 • ATTENTES

D Passons à la partie 2. Comment on pourrait améliorer ta situation actuelle.

Est-ce qu'il y a des choses que tu aimerais bien changer dans ta situation actuelle, là où tu habites, où tu fais tes études, tes moyens de transport ?

M L'habitation c'est bon, les études c'est bon. Mais je crois que si j'ai fini mes études, je vais changer d'endroit d'habitation. Peut-être j'aurai une famille [rit]. Pour les moyens de transport, il y a deux choses, une que j'aimerais vraiment bien changer. Ma moto va bientôt voir la fin de ces journées et j'ai jamais pris la décision de vouloir avoir une moto par défaut, c'est venu ce dernier mois quand je suis allé au Valais en moto et c'était tellement beau, ça m'a tellement plu que j'ai pris la décision de toujours vouloir une moto, tant et si bien que je gère. Mais je n'ai pas forcément le budget pour une nouvelle, mais on verra. Et l'autre c'est que des fois, rarement, j'utilise Mobility et ils ont un très grand désavantage, c'est de devoir retourner la voiture au même endroit. C'est pénible. Des fois quand je vais au Liechtenstein pour grimper et il y a encore quelqu'un qui vient avec, ça serait idéal de pouvoir laisser la voiture à Buchs et prendre le bus, encore plus idéal à Triesen, s'il y a avait une station. Ça devient très cher de devoir payer la voiture pour un week-end entier, si on en a besoin que pour aller, retour. Ça serait mieux de pouvoir laisser la voiture et prendre une autre le lendemain. Ça serait super.

D Plus flexible alors.

M Chez moi autour de ma maison il y a beaucoup de voitures Mobility, à une distance de 2 minutes à pied, c'est génial. Mais c'est la seule chose qui me dérange.

D Alors il y a pas vraiment quelque chose à améliorer de ta part dans ta mobilité, à part la moto ?

M Non, en général je suis très content.

D Est-ce que tu vois des alternatives que tu pourrais utiliser ?

M Alors j'utilise l'offre complète de transports publics, pas souvent le bateau, mais le bus, train, tram, chemin de fer de montagne, j'utilise tout. Et Mobility, mon vélo, ma moto, je ne vois plus d'alternatives.

D Tu prends ce qui est adéquat.

M Oui exactement.

D As-tu un smartphone ? Ça a influencé tes habitudes ?

M Oui, j'achète le billet CFF sur le natel, je contrôle les passages les plus courts avec les apps, système de navigation aussi dans la voiture à l'époque, consulter les horaires de train, les réservations Mobility, hm, je commande des pièces de rechange [rit], j'appelle le taxi en natel, c'est rare que j'en aie besoin. Alors ça n'a rien changé dans mes moyens de déplacement, mais je peux avoir les informations plus efficaces.

D Est-ce que ça t'est déjà arrivé que tu n'aies pas pu utiliser tes moyens de transport, toi tu es un cas spécifique avec le vélo, la moto, le tram etc. À cause d'une panne, d'un vol, d'une tempête...

M Oui, aujourd'hui même je n'ai pas trouvé les clés de la moto et j'ai dû aller en vélo, même que j'aurais préféré aller en moto. Mais sinon...

D Ce n'est pas une sorte de restriction pour toi dans le sens que tu devrais changer de lieux de destination ?

M J'irais plus souvent au Tessin si j'avais une voiture, avec des amis. Aller boire un café à Locarno, aller grimper. Je faisais ça quand j'avais une voiture.

D Mais dans ton quotidien ? Tu irais faire du jogging dans la forêt sans vélo ? Pour aller à la Polyterrasse [un lieu de sport universitaire à Zurich] ? Tu changerais de lieux de destination sans moto, vélo ?

M Oui je crois.

D Tu aurais un rayon d'action plus petit ?

M Je ne pourrais plus découvrir autant de beaux endroits. Je prendrais plus le tram sans vélo. Quand j'avais encore la voiture, j'avais d'autres destinations, j'avais une régularité de traverser les Alpes, le Tessin. J'allais plus souvent.

D Ça te manque de temps en temps ?

M J'ai bien aimé ça. Aller vite à Milano. Sans voiture c'est plus inconfortable. Je vais bientôt y aller. En train, peut-être quand même en moto.

3 • PROJECTIONS

D Passons à la partie 3. Ça devient intéressant là parce qu'on va voir le futur. Qu'est-ce que tu crois, comment ça va changer, évoluer, la mobilité ?

M Certainement je crois que l'essence va être finie un jour et il y aura plutôt des impulsions électriques. Ce n'est pas forcément un grand changement dans l'utilisation quotidienne. Il y a des motos électriques, et je n'ai aucun problème avec, si la technologie tient, j'en achète une. Ça prend encore un peu de temps, jusqu'à ce que ce soit aussi cool qu'avec ma moto. [rit] Les voitures electro de toute façon, je suis allé tester une Tesla, trop bien, ça m'a persuadé que ça tient, trop cher, mais il y aura bientôt un nouveau modèle. Et on a vu pendant ces dernières années, 10, 15, que les routes sont trop remplies et je crois que les gens vont atteindre un seuil de tolérance nerveux et qu'ils n'auront plus envie d'aller se mettre dans les bouchons. Ils vont utiliser plus le train.

D Alors, tu crois que le transport individuel se transférera sur les TP à cause de la densité ?

M Oui, la mobilité générale grandie et le système routier d'aujourd'hui à des limites. Et ce qui est de trop change sur les TP. Mais même, ça peut être désagréablement plein aujourd'hui. Les pendulaires

- se plaignent sur certaines routes. La mobilité grandira encore dans tous les domaines.
- D Tu crois qu'il y aura d'autres moyens de transport qui vont se développer ?
- M Oui, ce qui ne va pas arriver c'est que les gens vont circuler en voitures volantes, ça n'a aucun sens.
- D Pourquoi pas ?
- M Au niveau de l'énergie, ça exige trop. Ça ne va pas. Mais il y a des concepts : circuler autonome, ça va venir. Que les voitures manœuvrent elles-mêmes, ce n'est plus loin. Et il y aura certainement une décongestion dans les rues parce qu'elles seront utilisées plus efficacement. Ce sera plus connecté, le trafic sera mieux reparti dans les réseaux routiers. Et la densité sera moins étouffante. Mais, le seuil de tolérance restera. Je trouve que ça pourrait être très intéressant.
- D Tu crois qu'il y aura des moyens de transport qui vont disparaître ? Où qui seront moins utilisés ? [Raconte l'exemple du cheval]
- M Le système de transport ferroviaire va certainement rester. Les avions aussi. Je crois que ça sera plutôt une évolution dans les différents domaines, pas de grandes révolutions. Du moteur à essence à moteur électrique, ce n'est pas une révolution, les deux existent depuis longtemps. Les manières de se déplacer ne changent pas fortement. Circuler autonome est le plus grand pas à faire, je crois.
- D Il y aura une différence de la mobilité entre ici et le point du vue global ?
- M Les pays en voie d'émergence comme la Chine, l'Afrique, ont des mobilités comme nous il y a 100 ans. Les chevaux, etc. Il y a cette idée économique de devoir sauter de pas dans le développement. L'industrialisation, motorisation, l'aire digitale et gentiment des réflexions écologiques que, peut-être, ça ne va pas aussi bien qu'on se l'était imaginé dans les années 50. Et les pays en voie d'émergence devraient essayer de ne pas faire la même boue pour arriver au même statut de prospérité. Alors de ne pas faire les mêmes erreurs.
- D T'es confiant ?
- M Bof, mitigé. C'est des belles visions. Certaines choses vont marcher, d'autres pas. Mais j'essaie d'être confiant. Je crois en l'humanité malgré tout.
- D Passons dans la partie où tout est souhaitable, possible, qu'est-ce tu aimerais en tant que citoyen ? Citoyen dans le sens, pour toi et la communauté ?
- M Ce qui serait enfin génial, c'est de pouvoir se téléporter. Des plateformes au lieu des stations et tu y vas avec ta voiture électrique, vélo, moto électrique, et schwups tu arrives sur une autre plateforme dans une autre ville avec ton véhicule individuel. Et ce véhicule est construit idéalement selon tes besoins immédiats.
- D Pourquoi avec un véhicule ?
- M La mobilité c'est un besoin élémentaire de l'humanité. S'il y avait des systèmes de téléportation individuelle, il n'y aurait plus le plaisir de conduire. [rires]
- D Et ça serait dommage ?
- M Oui, ça serait une perte. Mais peut-être la manière la plus naturelle de bouger apparaîtrait plus : c'est d'aller à pied. Mais je ne peux pas m'imaginer une de ces plateformes dans toutes les maisons, dans une distance à pied. Pour les longues distances il y aurait ces plateformes. Ça serait multimodal, t'aurais toujours le véhicule juste et adéquat à tes besoins. J'aimerais trop circuler en vélo dans le Sahara. Mais c'est trop chiant de le l'amener là-bas.
- D Tu parles d'un système similaire à Mobility où tu aurais le choix entre plein de différents véhicules ? Tu ne posséderais plus forcément de véhicule ?
- M Oui, posséder peut-être le vélo oui, parce que l'ergonomie doit être juste. Mais il devrait y avoir un grand choix. Je trouve ça génial chez Mobility de pouvoir choisir la voiture utile pour la journée. Et j'aime bien pouvoir tester différents modèles. C'est top. Quand les transports seront déprivatisés : le transport collectif aura beaucoup d'avantages. L'individualité serait perdue, mais je trouve que la voiture, en tout cas pour moi, ça n'a jamais été une expression de ma personnalité, même si on choisit une voiture. Mais je ne me sens pas différent si je conduis une Mobility micro, budget ou le combo.
- D Où aimerais-tu vivre ? Si tout était possible ?
- M Dans la verdure, avec de l'espace. Une colonie avec des gens qu'on aime bien, pas forcément une commune, mais 4-5 familles, des enfants qui courent, peut-être des poules, un mouton.
- D Avec une certaine proximité de tes activités quotidiennes ?
- M Oui, et un jardin pour les légumes, un paysan voisin pour le lait, ça serait très beau. Clair, un supermarché proche serait aussi agréable.
- D Et au niveau de ta mobilité ?
- M Ça serait bien d'avoir une place de travail proche. J'aimerais bien ne pas devoir bouger trop dans mon quotidien. Je n'aime pas faire la navette. Et si je peux habiter à un endroit où je me sens bien, ça serait top.
- D Alors cette habitation dans la verdure n'est pas forcément un endroit perdu ? Avec une propre plateforme de téléportation ? On est dans l'étape de l'idéal, là.
- M Ah bon, il y aura une propre plateforme. Et l'endroit serait quelque part en Suisse, ma copine n'est pas trop attirée par le Liechtenstein et c'est bien pour moi. Berne peut-être. Les montagnes à proximité. Des fois, j'irais voyager. Je suis plutôt dans la réalité, là, c'est un plan, pas une utopie.
- L'utopie, ça serait la même chose. Avoir de l'espace, quelques personnes. J'aime bien la ville, mais pour plus tard, pour me sédentariser je préférerais avoir plus d'espace.
- D Dans l'utopie ?
- M C'est difficile. Tout devient plus dense dans ce monde, on devrait plutôt s'accoler. Mon utopie serait peut-être des solutions très belles pour ça. Des solutions humaines.
- D Ça veut dire ?
- M Si j'en connaissais, des solutions, je le dirais tout de suite ! Mais le vertical gardening, plus de nature en ville, tout en restant compact. Arrêter avec ces grands blocs immondes. Planifier les arbres, qui appartiennent à des maisons, planifier des jardins. En ce moment on a une manière de construire peu naturelle. On a des blocs efficaces, près des supermarchés. J'aime pas, c'est inhumain. L'homme s'épanouit dans la nature, alors le plus de nature dans une ville, le mieux c'est.
- D Pour les véhicules de nos jours on a besoin d'asphalte.
- M Oui pour la voiture, mais pas pour le vélo. On n'a pas besoin de beaucoup d'espace pour le vélo.
- D Ta ville idéale ferait quoi avec les voitures ?
- M De pouvoir éliminer les embouteillages serait trop bien ! Imaginons Zurich, si on avait déjà inventé une autre solution pour les voitures et qu'on pouvait laisser les voies de tram, mais c'est tellement beaucoup de surface, des kilomètres carrés qui seraient libérés pour la nature, des jardins, pour ci et ça ! Mais il faut faire attention de ne pas restreindre la mobilité.
- D Sous terre ?
- M Par exemple. L'air est une utopie démodée, celle qu'on voit dans tous les films de science-fiction. Sous terre, tout de suite, je trouve ça cool. Et peut-être des tapis roulants sous terre. Il faudrait faire breveter cette idée !
- D Désolée, tu n'es pas le premier à avoir cette idée. [rires]

- M Imagine, au lieu de voies, on aurait des tapis roulants qui roulent constamment, alimentés par une énorme centrale d'énergie, dans l'idéal renouvelable, et en haut il y aurait des cheminements à travers la ville, et les accès seraient tels qu'il y aurait des rampes, et si on y allait, on serait accélérés jusqu'à ce qu'on ait atteint la vitesse du tapis et voilà.
- D Ça serait individuel ou avec un véhicule ?
- M Comme tu veux ! Multimodal ! Électrovélo, électromoto, électrovoiture. Les voitures plus minces que celles de nos jours. Devenir plus petit dans le trafic. Mais ce dont on aura toujours besoin, c'est les grands transports de marchandises. Mais il faudrait rendre tout plus petit. Pas de concentrations d'institutions géantissimes, pas de centres commerciaux. Tout serait plus réparti. Et plus d'échange serait possible, plus de vie. Arrêter avec le zoning. Des magasins plus petits, plus privés. Du petit entrepreneuriat. Et moins de grands transports seraient utilisés. Plus de petits véhicules. Et puis sur ces tapis, on pourrait enfin être aussi proche, comme dans un bouchon !
- D Et t'aimerais bien être dans ce bouchon-là ?
- M Hm, je crois que pas trop, pas trop intéressant. Prendre le subway à Londres n'est pas très drôle. Mais prendre le tram à Zurich n'est pas très drôle non plus. Je peux lire 20 minutes dans mon smartphone, c'est la même chose. Mais les avantages dans l'aménagement de l'espace public d'une ville seraient énormes. Toutes ces possibilités !
- D Et s'il n'y avait plus de voitures du tout ?
- M Ça serait trop de réduction de la mobilité. Si on peut plus bouger, ouh la la.
- D Essayons, s'il n'y avait plus de voitures du tout, tu peux t'imaginer notre environnement sans voitures ?
- M Difficile.
- D Qu'est-ce qui changerait ?
- M Pas de voitures du tout, j'ai pas. Rien de similaire. Si tu regardes les besoins quotidiens d'un être humain, il dort, doit manger, les besoins essentiels, il doit bouger, faire une activité, avoir des contacts sociaux, des interactions. Et la mobilité est un moyen de pouvoir faire tout ça. Je crois que la mobilité en soi n'est pas un besoin essentiel, mais c'est un moyen pour pouvoir combler les besoins essentiels. Et on peut pas enlever ça. Je ne veux pas dire qu'on peut pas enlever la voiture.
- D Des alternatives ?
- M Oui, le tapis roulant.
- D Et que les choses se rapprochent, comme tu disais.
- M Ça serait un adieu à la voiture en tant qu'objet culte, ce qu'elle est depuis qu'elle existe. C'est peut-être la publicité qui a bien nourri ça, qu'on s'identifie autant avec sa voiture, la valeur qu'elle a. Elle est clairement surévaluée, surévaluée émotionnellement.
- D On pourrait tout faire avec des chevaux, avec des drones...
- M Les drones seraient trop bien pour les petits transports en ville, ça serait très utile. Je ne veux pas enlever du boulot aux messagers en vélo, mais c'est en train d'être testé en ce moment. La poste allemande le fait, la poste suisse... Je crois que ça va venir.
- D Mais tu as peur que sans voiture, l'homme ne puisse pas assez bouger ?
- M Il y a plusieurs types de gens, ceux qui peuvent rester à un endroit pendant toute leur vie...
- D Disons qu'il n'y a plus de voiture.
- M On devrait trouver d'autres solutions pour pouvoir garantir la mobilité dont les gens ont besoin pour pouvoir combler leurs besoins essentiels. Ça ne va pas sans remplacement. Mais avec des solutions intelligentes, tout de suite ! [Pause] Une solution pourrait aussi être que les gens aient moins besoin de mobilité. En approchant tout,
- on serait déjà près. Un petit magasin d'informatique, de légumes. Moins concentrés, plus repartis.
- D Qu'est-ce qui s'améliorerait dans ta vie ?
- M La nature serait plus proche de moi, elle serait plus intégrée, tout le monde serait de meilleure humeur.
- D Alors c'est souhaitable ?
- M Absolument ! Ça serait un pas énorme !
- D Il y aurait des choses qui se détérioreraient ?
- M Seulement si on trouve des mauvaises solutions, sinon pas. L'air serait mieux, les catalyseurs étaient déjà un très grand pas, imagine comment ça puait avant et ça pu toujours ! Moins de bruit. Les autoroutes, un bruit inimaginable, eh oui, toute la surface qu'on pourrait gagner. Beaucoup d'arguments pour prendre ce chemin. Mais la mobilité de l'être humain est un besoin essentiel, ça doit être comblé.
- D Qu'est-ce qui devrait arriver pour que tu aies de nouveau une voiture ?
- M Hm, oui, si je vivais en dehors, dans la verdure, je crois qu'il y aurait quand même des grandes distances à franchir. En voiture. C'est la seule solution, là. S'il y a d'autres solutions, super. Mettre le chariot de marché sur la plateforme ou le tapis roulant, oui, et arriver devant la porte avec un chariot rempli.
- D Pourrais-tu t'imaginer de changer tes habitudes ?
- M Oui bien sûr !
- D Il y a encore quelque chose à dire ?
- M Oui, j'ai faim !
- D Encore une chose : quel est ton véhicule préféré ?
- M Uh difficile, tous, chacun a son but.
- D Je demande pour la photo...
- M Ah OK, alors c'est un des meilleurs moments de conduite, de traverser les cols en moto.
- D Tu as une photo ?
- M Oui !

7.5.4. ENTRETIEN AVEC LX28

Date de l'entretien : 07.10.2015

Lieu : domicile de l'interrogée

Âge : 28 ans

Genre : F

Lieu de résidence : Zurich Kreis 5

Activité(-s) : éducatrice

Commentaire : LX28 a grandi dans un foyer sans voiture. Elle a été contrainte d'en acheter une pour se rendre sur son lieu de travail, et a finalement apprécié les possibilités offertes par la possession d'un véhicule. Désormais, elle se présente comme dépendante à la voiture, qui constitue pour elle la contrepartie pour vivre en ville, car elle lui permet d'en sortir rapidement pour s'évader.

1 - CONTEXTE

- D Depuis quand habites-tu à la Heinrichstrasse ?
- L Depuis 1 an et demi, oui.
- D C'était un choix pour des raisons concrètes ?
- L Oui, avant j'ai déjà habité à Zurich à Kreis 7, c'est vers l'uni, ETH. Aussi dans une collocation, aussi une grande, mais c'était un peu difficile entre les gens et le quartier ne m'a pas beaucoup plu. C'est un peu, oui, par exemple quand on était encore assis en dehors à 22 heures, il y avait la police qui est venue.
- D C'était si strict ?
- L Et tous les voisins - on se sentait contrôlé. On n'a pas vraiment pu vivre comme ça. Et puis j'ai cherché un peu, pas très activement et puis j'ai entendu qu'ils cherchaient quelqu'un à la Heinrichstrasse et je connaissais déjà quelqu'un de là-bas. Je suis allée voir et puis ça a marché.
- D Et tu voulais rester en ville ou tu aurais aussi pu t'imaginer de sortir un peu plus ?
- L Non, en ce moment c'est important pour moi d'habiter en ville. Et je trouve ça beau, d'habiter aussi central. Des fois c'est vrai que c'est un peu trop... agité, trop de bruit j'aimerais du calme, mais c'est bien comme ça en ce moment, du fait que j'aime bien être au milieu de tout, avoir toutes ces possibilités, même si je n'en bénéficie pas. J'exploite pas beaucoup [rit], mais je me sens gardé d'une certaine manière dans cette espace ville.
- D Que tu puisses sortir de la maison et être dedans ?
- L Oui et je suis en plein dedans avec beaucoup d'autres. Mais des fois c'est trop et j'aimerais bien habiter à la campagne ou bien un peu en dehors de la ville, ou bien un endroit plus calme en ville. J'aimerais ça un jour, mais je ne sais pas encore où et quand, avec qui.
- D Et t'as déjà eu une voiture quand tu habitais à Kreis 7 ?
- L Oui. J'ai acheté une voiture parce que je travaillais au Tösstal. J'habitais à Kreis 6. C'était en 2010 et j'ai commencé à travailler dans un foyer d'enfants. J'avais des horaires de travail irrégulier. C'était vraiment au bout du monde, j'ai décidé que j'avais besoin d'une voiture. Je savais, soit j'arrête de travailler là-bas ou sinon, oui, ça prenait une heure et demie jusqu'à Saland et puis 15 minutes de marche et samedi, dimanche les correspondances étaient si mauvaises que je devais passer par Winterthur et des fois ça prenait presque 2 heures. Mais je voulais absolument travailler là.
- D Et c'était un long trajet avec la voiture ?
- L Non, ça allait vite. Et tous les collaborateurs avaient une voiture, c'était assez clair.
- D Et depuis là, t'as une voiture ?
- L Depuis là, j'ai une voiture et j'ai cru que je ne l'utiliserais que pour le travail. Normalement, je ne voulais pas avoir une voiture, j'ai aussi grandi sans voiture, on a jamais eu de voiture. Mes parents ont consciemment fait ce choix. Oui, ma mère en avait une à partir d'un certain moment pour le travail, mais là j'étais déjà parti de la maison.
- D Où as-tu grandi en fait ?
- L À Zurich Oerlikon la première partie, puis au canton de Zug, à Cham.
- D Central à Cham ?
- L C'était assez en dehors, dire campagne serait exagéré, mais c'était au bord de l'endroit, Cham n'est pas vraiment une ville. C'était un quartier de maisons familiales avec un très bon réseau de transports en commun.
- D Alors ce n'était jamais pénible sans voiture ?
- L Non.
- D Il y avait encore d'autres gens sans voiture autour de vous ?
- L Oui, nos voisins, mais les autres avaient une ou deux voitures. On était un peu une exception.
- D Et vous louiez des voitures quelquefois ?
- L Oui, on était chez Mobilty, si on devait déménager quelque chose, ou pour aller rendre visite à quelqu'un. Sinon on n'a jamais eu besoin d'une voiture. En vacances on allait en train avec tout, même avec les chats, vraiment avec tout. Toujours en train.
- D Avec les chats ?
- L On avait deux chats et ils venaient partout.
- D Alors c'est une sorte de grand pas pour toi d'avoir une voiture ?
- L Oui, j'aurais jamais pensé que j'allais posséder une voiture. Vraiment, cette idée ne me serait même pas venue à l'esprit. Et tout à coup c'était tellement clair. C'est assez bizarre. Oui, dans cette situation, c'était le plus logique. C'est bête de réfléchir sur ce qui aurait pu être sinon. Ça aurait été une clause. Ou bien quelque chose que je ne pouvais pas faire. Mais là c'était tellement clair.
- D Et pour tes parents c'était pour des raisons pratiques ?
- L Plutôt une question de conviction. Aussi que c'était pas nécessaire.
- D C'est pour l'environnement ?

- L Ils sont très écologiques. On n'a jamais pris l'avion. On avait un appartement de vacances au Valais et on allait toujours là-bas en vacances. J'ai grandi avec du bio. Mes parents ont aussi construit une maison écologique.
- D C'est quoi comme maison ?
- L C'est en bois.
- D Et depuis 5 ans t'as une voiture ?
- L Oui exactement. Et puis quand j'ai eu cette voiture j'ai commencé à grimper et j'ai constaté que c'était super pratique. On peut aller partout, on peut amener tout ce qu'on veut, on peut amener tout pour dormir. Il ne faut plus réfléchir à où est-ce que je vais aller dormir, on peut justement aller n'importe où.
- D C'est une sorte de liberté alors ?
- L Oui, c'est de la très grande liberté. J'ai tout ce dont j'ai besoin dans cette voiture. Il me faut rien en plus. Des fois j'ai l'impression de pouvoir aller partout sur ce monde et j'ai tout ce dont j'ai besoin dans cette voiture. Et je suis capable de survivre.
- D C'est ta petite maison ?
- L Oui exactement.
- D Et c'est quoi comme voiture ?
- L Alors, je peux te montrer une photo. C'est une VW polo. Et ma première voiture c'était la même. Elle est vieille, n'a pas besoin de beaucoup d'essence et il y a juste le nécessaire. On doit tout faire soi-même, il faut fermer toutes les portes l'une après l'autre, faut descendre toutes les fenêtres l'une après l'autre. Oui. C'est simple. Mais elle a tout.
- D Quels étaient tes critères d'achat ?
- L Elle doit rouler, ne pas coûter trop cher, c'était 2500.-, les deux. Mais elle doit être sécuritaire.
- D Qu'est-ce que ça veut dire ?
- L Elle doit être testée, pas trop rouillée. Elle doit être en forme pour qu'elle roule, moi je n'ai aucune idée sur les voitures, tout ce qui concerne réparer et tout. Sécuritaire, oui sécuritaire c'est une nouvelle voiture avec airbag et tout. Celle-ci à airbag. Hm. Quoi d'autre comme critère d'achat ? Elle doit marcher.
- D Doit-elle te plaire ?
- L Oui. Plaire dans le sens que je ne conduirais jamais une voiture qui à l'air chère. [Réfléchit] Elle doit être comme tu disais une vraie voiture, qui donne la sensation de conduire une voiture. Pas de sensation d'avion. Et aussi, je savais que je l'utiliserais pour le home d'enfants, elle allait être sale. Et avec une, j'ai fait une bosse et je m'en foutais, je le trouvais pas tragique.
- D C'est pour être utilisé.
- L Oui exactement.
- D Tu ne polis pas les jantes tous les dimanches ?
- L Non.
- D Mais tu l'aimes bien ?
- L Oui, d'une certaine manière. Ça me donne beaucoup de possibilités. C'est pour ça que, oui, je l'aime bien. Cette sensation de liberté.
- D Et comment ressens-tu cette sensation en ville ? T'en as besoin en ville ?
- L Non. Alors peut-être pour aller faire les commissions une fois ou aller à la déchèterie, je la prends. Mais sinon pas. Je trouve aussi très pénible de conduire en ville, je ne voudrais pas le faire volontairement. Oui.
- D Combien de fois tu t'en sers ?
- L Difficile à dire en moyenne. Ce printemps, elle est restée immobile pendant 2-3 mois. Et maintenant en été aussi en fait. En septembre, je l'ai utilisé quelques fois parce que je suis souvent allé à la montagne. Ah des fois je la prends aussi pour aller à Cham, chez ma mère. Oui, c'est assez pratique. Je l'utilise quand je gagne beaucoup de temps. Et des fois je constate que, oh oui, maintenant ça serait agréable de conduire, mais j'essaie de ne pas la faire.
- D Tu réussis ?
- L Ça dépend. Si je ne vais pas très bien je la prends plus facilement. Sinon je peux aussi aller en train. Mais pour aller travailler j'irais jamais en voiture.
- D Trop loin ?
- L Si ça prend le même temps.
- D Tu préfères les trains dans ces moments ?
- L Oui.
- D Pourquoi ?
- L Oui, aussi pour des raisons écologiques. Je trouverais tellement bête de se mettre dans les bouchons les matins si chacun est seul dans sa voiture, à attendre. Ça oui, ça ne va pas pour moi. Et j'aime bien prendre le train. C'est quelque chose d'intéressant de faire partie de ce mouvement « on va tous au travail maintenant » et tout le monde est dans le train et c'est rempli. Et oui je le trouve intéressant. Si on va en voiture on est toujours pour soi. C'est aussi agréable d'être en voiture, si c'est trop stressant de se mettre dans la foule, on est plus dans son monde en voiture. Mais je trouve beau, de prendre le train à 8 heures du matin comme tous les autres, c'est rempli à la gare principale et partout, et après on s'assoit. Sinon j'ai tellement l'impression de tout faire différemment de tous les autres. Si je fais comme tous les autres, ça me donne l'impression d'être normale.
- D Normalement les gens se plaignent de ça ! Et toi tu vas avec le mouvement des travailleurs.
- L Des fois je trouve ça aussi ennuyant et pénible, mais peut-être je peux dire ça comme ça parce que je vais à Winterthur 2 à 3 fois par semaine, pas tous les jours.
- D Oui c'est différent de cinq fois par semaine.
- L Oui, et des fois je peux aussi prendre le train à 9 heures.
- D As-tu des régularités dans tes mouvements ? 2 à 3 fois à Winterthur la semaine ?
- L En ce moment je n'ai que peu de régularités dans ma vie en général. Hm quand j'ai fait mes études c'était beaucoup plus clair. J'allais à Olten en train à des journées fixes. Maintenant, il n'y a pas de régularité. Non en fait non. Pour aller travailler, mais c'est en train de changer. En été c'était différent et au printemps aussi quand j'étais à la cabane Concordia.
- D Au printemps, tu y étais trois mois ?
- L Finalement, un mois et demi.
- D Et en été ?
- L À peu près la même chose.
- D Et combien de fois t'es descendue pendant ce temps ?
- L De la Concordia ? J'y étais 3 fois en tout, oui, 3 fois une semaine et demie.
- D Et entre temps, t'es revenue à Zurich ?
- L Oui exactement. Le principe était : s'il fait beau tout le monde est en haut, sinon il faut économiser des frais de personnel. Et puis c'était un peu pénible, j'étais en train d'écrire ma thèse de bachelor et « oh peut-être il fait beau, uh peut-être il faut que je monte »... je ne pouvais pas très bien planifier. Mais c'était OK.
- D Et l'autre cabane ?

- L Là je suis toujours en haut. C'est un autre principe. Si t'es en haut, t'es en haut. C'est clair, si tu as quelque chose tu peux descendre, mais c'est assez loin et inconfortable.
- D Comment tu arrives là-bas ?
- L Le plus vite c'est d'aller à Disentis en train, et puis de monter. Il y a encore un téléphérique, puis il faut marcher 4 heures.
- D Et comment c'était, d'être partie pendant 1 mois et demi ? C'était agréable ?
- L Oui beaucoup. Il y avait peu qui me manquait. C'est plus clair, ce qu'on a et ce qu'on n'a pas, avec ces possibilités réduites, mais je trouve aussi que c'est une liberté assez grande. Il ne faut pas faire plus que possible.
- D C'est un peu le contraire de ce que tu disais de la ville qui laissait des possibilités ouvertes.
- L Oui, c'est vrai. C'est tout à fait le contraire. Alors en fait, c'est trop pour moi en ville. J'aimerais moins de ça. Je crois que ça ne peut que marcher parce que j'ai les deux.
- D Tu supportes avec les deux.
- L Oui, je crois. Et là bas c'est aussi clair que ce n'est que pour un temps limité. C'est différent que si on savait que c'était pour toujours.
- D Et six mois ? Tu le ferais ?
- L Oui je pourrais me l'imaginer. Non, peut-être pas six mois. Plus longtemps qu'un mois oui, mais plus, six mois, je crois pas, c'est trop. Mais plutôt parce que j'aimerais encore faire beaucoup de choses ici.
- D Alors c'est cool de t'enfuir du tourbillon.
- L Oui, mais il y a encore beaucoup de choses que j'aimerais faire dans ce tourbillon, une formation continue, des possibilités d'apprendre quelque chose.
- D J'ai encore une question. Pourquoi as-tu passé ton permis en fait ?
- L [Réfléchit] C'est vrai. Je l'ai passé à 18 ans, assez tôt, parce que tous mes bons potes l'ont fait. Et je savais que j'allais pas entrer dans la nouvelle réglementation si je le passais maintenant. C'est pour ça. J'ai pris toutes mes épargnes et je l'ai fait tout de suite. Et pendant cette période ma mère avait acheté une voiture et j'ai pu m'entraîner avec elle.
- D Vous vous êtes influencé mutuellement ?
- L Je crois, oui. Sinon j'aurais jamais pu me le payer. Et je n'aurais pas eu d'occasion pour m'entraîner.
- D Et le fait qu'elle achète une voiture exactement à ce moment ?
- L [Réfléchit] Non, je ne crois pas au niveau de la motivation, pour moi c'était clair que je voulais savoir conduire. Comme possibilité.
- D Et il y a des habitudes que tu as prises avec ta voiture ? De chanter par exemple, de descendre la fenêtre et sentir le vent ?
- L Oui, j'aime bien écouter de la musique. Des fois aussi fort, je ne peux pas faire ça à la maison. J'aime bien descendre la fenêtre, en été, j'aime bien si tout est ouvert et quand je sens le vent. Et j'aime bien les routes sinueuses.
- D Alors tu aimes bien conduire ?
- L Oui, en fait oui, mais pas sur l'autoroute, surtout s'il y'a beaucoup de trafic. À l'étranger parfois pas non plus, si je ne connais pas les manières de conduire des gens. Et des fois, j'ai aussi assez peur, en tout cas du manque de respect des autres.
- D La sécurité est importante pour toi ?
- L Oui. Et j'ai jamais eu d'accident, des petits oui où j'ai touché quelque chose, mais là j'ai beaucoup de respect. Et mes habitudes ? J'amène trop de choses. On peut tout amener dont on pourrait avoir besoin. Hm.
- D Est-ce que l'utilisation de la voiture a des limites ? Des choses que tu aimerais bien faire avec elle, qui ne marchent pas ?
- L Oui, je ne peux pas dormir dans la mienne. Je peux tout amener et puis dormir en dehors. Mais ça serait top une voiture dans laquelle on pourrait dormir. Et des fois, je ne suis pas très sûre de pouvoir rouler loin avec ma voiture. Je sais qu'elle roule. Mais des fois, surtout avec l'ancienne, si j'allais trop loin je n'étais pas sûre de pouvoir rentrer. Ou à quelle vitesse. Je me rappelle la première fois que je suis allée en Italie, oui non... Mais tout est bien allé.
- D Ça se peut que des fois, tu ne conduises pas ?
- L Oui, des distances plus longues. Je vais souvent en Allemagne pour un cours et on va toujours en voiture, mais avec celle de mon collègue. C'est clair. Je ne vais pas si loin avec la mienne, surtout pas s'il faut aller vite.
- D Tu préfères les routes de montagne sinueuses ?
- L Oui.
- D Il y a des jours où tu n'aimes pas conduire ?
- L Oui, quand je ne vais pas très bien, je préfère ne pas conduire. Oui.
- D Et où est cette voiture ?
- L Dans le quartier, en zone bleue.
- D C'est chiant de trouver des places de parking ?
- L Oui, des fois il faut chercher un peu. Oui. Des fois, je fais trois fois le tour, mais je trouve ça OK. Je connais des gens qui s'énervent à mort s'ils ne trouvent pas de place. Mais je trouve ça bête.
- D On n'a quand même pas tant d'espace en ville.
- L Complètement, et c'est du sol public. Une voiture prend quand même beaucoup d'espace je trouve. Ce n'est pas évident. Je peux aussi m'imaginer qu'il n'y aura plus ça un jour.
- D On en parlera plus tard ! [Introduction du tableau]
- L [commente]
- D [écrit] L'était pendulaire entre 12 et 19 ans de Cham à Zurich au lycée, tous les jours, des fois même 2 fois par jour. A fait ses études à Olten entre 22 et 26 ans, était pendulaire depuis Zurich. Travaille depuis un an à Winterthur. N'a plus d'abonnement général, l'avait entre 12 et 26 ans. Si elle avait plus d'argent, elle aimerait bien l'avoir de nouveau et prendre plus le train. Elle ne prend pas souvent l'avion. Un grand voyage après la matu avec beaucoup de vols. Depuis une fois par an, mais elle essaye de ne pas trop voler. Son père habite à New York, elle aurait beaucoup de raison de prendre l'avion, mais elle ne veut pas le faire pour une semaine. Elle préfère prendre sa voiture pour aller à la montagne que de prendre l'avion. Son père vient deux fois par an. Elle va à New York tous les trois ans à peu près.

2 - ATTENTES

- D Est-ce qu'il y a quelque chose que tu aimerais améliorer dans ta situation actuelle ? Au niveau de l'emplacement de ton appartement, ton lieu de travail, tes moyens de déplacement ?
- L Hm oui. J'aimerais bien travailler plus, pour gagner plus, pour pouvoir faire plus de choses. En ce moment, je me sens limitée pour faire des excursions et aller en vacances. Oui, j'aimerais aussi travailler plus.
- D Tu pourrais t'imaginer d'aller à Winterthur 4 fois par semaine ?
- L Là, ça ne marche pas, il n'y a pas assez de travail pour. Sinon pour autre chose. Mais il y a encore des empêchements. Toujours. Mais un jour je serai prête. Oui. Merde. Mais je crois que le temps où ça arrivera s'approche, oui. Et je ne sais pas combien de temps j'aimerais encore habiter là. De toute façon on doit déménager, dans un an je crois, et je ne crois pas que j'aimerais encore vivre dans un endroit si

- central. D'une certaine manière c'est bien d'être au milieu de tout, je me sentirais coupé de tout si j'étais trop en dehors. Mais peut-être pas, ça peut aussi changer. En fait j'aimerais bien vivre quelque part où je suis vite en dehors. Une forêt, une prairie.
- D Et dans une autre ville qui est plus proche de la montagne ? Ou bien tu adores quand même Zurich ?
- L J'aime bien Zurich, c'est mon berceau. Tous les gens proches sont à Zurich, quelques-uns à Winterthur, mais sinon tous à Zurich. C'est aussi pour ça que je me sens liée avec Zurich. Je ne sais pas quelle distance j'oserais prendre par rapport à Zurich.
- D Ça serait plutôt ton lieu de travail alors, qui pourrait être en dehors ? Si faire la navette ne te gêne pas forcément comme tu disais.
- L Et travailler en dehors, hm.
- D Quand j'ai fait mon apprentissage, j'ai vécu en ville, mais j'ai travaillé à la campagne.
- L C'est ça que j'ai apprécié à Tössstal. Oui, je peux m'imaginer ça, aussi. Quelque part je dois avoir cette compensation, je ne peux pas vivre et travailler en ville tout le temps. Je pourrais aussi m'imaginer de faire un travail qui se déroule à l'extérieur, ou partiellement à l'extérieur. Oui, il me faut une sorte de compensation.
- D Et tu pourrais t'imaginer d'aller travailler en voiture ? En train ?
- L En principe j'aimerais avoir une distance courte pour aller au travail [rit]. Une longue distance est assez fatigante et prend quand même beaucoup de temps dans la journée. Ce n'est pas tragique 2, 3, 4 fois la semaine, ça dépend, je ne peux pas imaginer plus d'une heure de trajet de travail. Ma préférence serait le trajet en train, oui. Mais si le lieu, comme celui de ce foyer d'enfants est tellement en dehors, pourquoi pas.
- D Tu as un smartphone ?
- L Oui.
- D A-t-il influencé tes habitudes dans la mobilité ?
- L Oui quand même. Enfin, peut-être pas les habitudes, mais mes attitudes. Parce qu'à l'époque c'était clair qu'on prenait le train ou le tram qu'on avait dit. Maintenant je pars et je regarde, on peut toujours dire « je suis en retard » ou on peut encore regarder quand et où il y a encore un tram. Ou alors je pars n'importe où, même si je n'ai aucune idée de quand il y aura un train de retour, parce que je sais que je peux toujours vérifier. Oui. Plus à titre indicatif, je ne trouve pas ça top, mais le fait de pouvoir partir comme ça j'aime bien.
- D Qu'est-ce qui arrive quand ta voiture ne marche plus ? Une panne ? Il y a des choses que tu ne peux plus faire ?
- L Oui, c'est plutôt le ressenti. Je sais que je ne peux pas faire ci et ça, je ne suis plus très libre. Je suis dépendante de quelqu'un qui a une voiture. En principe, ce n'est pas tragique. C'est intéressant de voir sur quoi on s'est appuyé, pour que ça marche. Mais ce n'est pas tragique. Le plus bête, c'est quand mon vélo ne marche plus. Là je suis complètement immobile.
- D Qu'est-ce que tu fais dans ces situations ?
- L Je suis toujours en retard, parce que tout prend le double du temps, je dois attendre le tram, prendre un ticket, il faut réfléchir plus, c'est compliqué, et on ne peut pas contrôler la vitesse soi-même, et ça me stresse. C'est ce qui est cool en vélo, et aussi en voiture, en voiture peut-être un peu moins. Le fait de pouvoir avoir sa propre vitesse, je sais combien de temps les choses prennent. En tram, tu ne peux pas l'influencer, peut-être un tram vient, peut-être pas, peut-être plus tard...
- D Il y a des choses que tu ne fais plus sans vélo ?
- L Oui, des choses que je fais peut-être un peu moins. Les soirs, je ne vais plus vite fait là ou là.
- D Parce que c'est pénible ?
- L Oui.

- D Et si je t'enlève ta voiture ? Comment tu te sens ?
- L [réfléchit] Et je ne la récupère plus ?
- D Non.
- L Hm. Ça me prendrait une partie de ma liberté. C'est flagrant, je ne l'utilise pas très souvent, mais c'est important pour mon ressenti. Je penserais « oh non, je ne pourrai plus faire ci et ça, concrètement : partir tout de suite. Des fois, ça m'arrive et je dois vraiment partir, sinon je ne vais pas bien. Oui, et dans ces moments c'est très important, sinon je me sens réduite. Ou pour aller faire du ski en peau de phoque. Ou si je voulais aller là et que j'aimerais juste partir, je ne pourrais pas le faire, ça me réduit beaucoup. Je me sentirais moins indépendante. Plus emprisonnée en ville. Je ne supporte la ville que... c'est bizarre, d'un côté je la veux, d'un autre je ne la supporte que parce que je sais que je peux en partir, vite. Et on me prendrait la possibilité de pouvoir partir, et ça serait bête pour moi. Oui. [Rigole] En fait c'est une question très réaliste. Bientôt je dois aller faire le contrôle avec elle, et je ne suis sûre qu'elle le passe. Et je ne peux pas le payer, de la réparer. Peut-être que les jours sont comptés.
- D Qu'est-ce que ça signifierait pour toi, si elle ne passait pas ?
- L Je me suis posé la question. Peut-être que j'emprunterai de l'argent à ma mère parce que c'est vraiment si important. C'est une question que je dois me poser dans les semaines ou les mois qui viennent.

3 - PROJECTIONS

- D [Introduction de la partie 3] Comment va évoluer la mobilité dans notre monde à ton avis ? C'est une vaste question.
- L Hm, en principe je crois qu'on va devenir encore plus mobiles et d'une certaine manière plus indépendants. Que le lieu où on se retrouve sera moins important parce qu'on sera connectés différemment. Plus mobile dans le sens où il y aura moins d'empêchements de pouvoir aller par ci et par là, prendre l'avion, le train etc. Mais ça sera un peu égal, où on est, à cause d'internet. Avec la Dropbox, le cloud... pouvoir travailler ensemble sans être au même endroit. Des choses comme ça. Mais je peux m'imaginer... [Réfléchit] comment peut-on dire ça ? Qu'on sera encore plus partout, moins sédentaire, qu'on perdra encore plus la sédentarisation et qu'on sera plus en route. Mais il y aura peut-être un contre mouvement qu'on dira « non, je veux vraiment être ici, je suis ici, je fais tout ici et je reste dans mon rayon ». Mais il y aura aussi l'autre, d'être partout, par ci et par là, un meeting là, voler dans le monde entier. Je crois qu'il y aura les deux mouvements.
- D Qu'il y aura les extrêmes.
- L Oui.
- D Tu peux t'imaginer que les gens en général deviendront plus sédentaires dans ce contre mouvement, ou qu'on deviendra plus sédentaire avec l'âge ?
- L Je crois que les deux extrêmes apparaîtront plus. Ou peut-être dans une vie ? Que la confrontation avec cette question sera plus importante.
- D Que ce seront des décisions conscientes ?
- L Pour l'une ou l'autre.
- D Tu crois qu'il y aura d'autres moyens de transport ?
- L Hm. [rit] Je ne sais pas. Qu'ils se développent, qu'il y ait des nouvelles technologies, plus écologiques oui. Ou qu'on voit la mobilité encore plus vaste, un développement dans l'air, des vaisseaux spatiaux, qu'il y aura des trucs dans cette direction, je peux m'imaginer ça. Pour aller vite sur une autre planète. Sinon d'autres nouveautés... que les voitures se conduisent elles-mêmes, de manière indépendante, plus de chauffeurs, plus de sièges.
- D Tu crois qu'il y aura des moyens de transport qui vont disparaître ? [Exemple du cheval]

- L Je ne sais pas. Oui, l'utilisation peut changer. Je peux m'imaginer que la voiture en tant que telle n'existera plus très longtemps, d'une certaine manière. Ou qu'un moyen de transport soit possédé par quelqu'un, soit dans sa possession. Je crois que tout appartiendra à tout le monde et tout le monde utilisera tout. Que les ressources seront utilisées différemment.
- D Une déprivatisation ? T'aurais la même sensation avec une voiture que tout le monde utilise ?
- L Non, probablement non. Probablement non.
- D Et si tout était possible, qu'est-ce que tu souhaiterais en tant que citoyenne ? Quoi comme moyen de transport ? Ça n'a plus besoin d'être réaliste. Comment aimerais-tu être mobile ?
- L Avec un tapis volant ou un balai. Oui, ça serait cool, oui ! [Rit].
- D Tu irais vite avec ? Pour vite aller en Afrique par exemple ?
- L Non, ça serait plutôt local.
- D Comme la voiture ?
- L Oui, comme une voiture. Ça serait le mieux.
- D Alors, dans l'air.
- L Mais c'est clair qu'il n'y aurait pas tout le monde qui pourrait faire ça, pas tout le monde pourrait aller en l'air.
- D Dans les films futuristes, on voit des rues dans l'air.
- L Je ne sais pas comment ça va se développer, avec la gravitation dans le futur [rit]. Il y aura beaucoup d'espace et ici, on est si serré et il y a pas d'espace pour ci et ça.
- D Alors tu aimerais avoir plus d'espace ici ?
- L Oui, je veux dire que le trafic et la mobilité, les moyens de transports, prennent beaucoup d'espace. Mais il y a beaucoup d'espace.
- D Où aimerais-tu habiter avec ton balai et ton tapis ?
- L Hm. Où pourrais-je habiter ? Je ne sais pas. Là je n'ai pas d'idée. C'est drôle et bête, je n'ai pas d'idée. Ça fait aussi un peu peur si tout est possible. Mais en principe j'aimerais bien habiter quelque part où il y a des montagnes, et des gens, et de la vie. Oui. De la verdure. Du culturel, un ensemble oui.
- D Tu crois qu'il faut une certaine densité pour que certaines choses deviennent possibles ?
- L Oui, et je trouve ça aussi beau d'être à l'intérieur de quelque chose où beaucoup de choses se forment. Si je suis quelque part toute seule, je ne sais pas si j'apprendrais assez de ce qui occupe les autres. S'il y avait d'autres moyens pour se sentir plus connecté, j'en aurais pas autant besoin spatialement.
- D Internet ?
- L Oui, mais c'est trop abstrait. Ce n'est pas mon truc.
- D Tu aimes bien la présence physique ?
- L Oui. C'est ça.
- D C'est très beau de s'imaginer le déplacement en tapis. C'est comme une voiture, mais tu n'as pas besoin d'espace, tu le roules et le mets dans un coin et tu le sors quand tu en as besoin. Tu peux aussi l'utiliser pour autre chose.
- L Et il n'a pas besoin d'énergie. Ou alors si, mais une de celles dont il y a assez dans ce monde. Je ne sais pas.
- D Venons-en à la dernière partie. Pourrais-tu t'imaginer notre monde sans voitures ?
- L Comme c'est maintenant, mais sans voitures ? Qu'est-ce que ça veut dire, que je le trouve possible ou... ?
- D Comment ça serait pour toi s'il n'y en avait plus ?
- L Je dois réfléchir. La question est : qu'est-ce qui pourrait prendre la place de la voiture ? Qu'est-ce qui arriverait ? Quelles seraient les autres possibilités pour se déplacer si individuellement, où bien est-ce que ce n'est pas nécessaire de se déplacer si individuellement ? Maintenant non, je ne pourrais pas imaginer ça non. Et aussi par rapport à mes propres sentiments, parce que ça a autant de valeur pour moi, je ne voudrais pas abandonner la mienne. S'il n'y avait pas ça, je pourrais plus facilement dire oui.
- D La condition serait une alternative pour pouvoir vite sortir de la ville ?
- L De pouvoir se déplacer individuellement. Il y a quand même beaucoup de situations où j'ai l'impression que ça devient moins facile de faire ci ou ça.
- D Et si on disait qu'il n'y avait plus de voitures du tout, qu'est-ce que tu voudrais changer pour toi ? Pour que tu puisses garder ce sentiment de liberté ?
- L Hm. Je crois qu'il faudrait que je déménage. Ou bien j'aurais besoin de, oui, d'une certitude que je puisse me payer un ticket n'importe où, à n'importe quel prix. Peut-être un abonnement général. L'AG a aussi un peu de ça. Oui. Qu'est-ce que tu as demandé ? De quoi j'aurais besoin ?
- D Où irais-tu habiter s'il n'y avait plus de voiture ? Une solution serait de tout rapprocher, une ville en montagne ? Une taille qui permettrait d'avoir assez de culture, ou qui serait proche d'une plus grande ville.
- L Oui. Oui. Mais je ne sais pas exactement, il faut que j'y réfléchisse, qu'est-ce que j'aime dans la ville ? Est-ce que ce sont les gens ? Les offres ? Qu'est-ce que c'est ? Peut-être ce n'est même pas la ville, mais le fait que mes amis soient là. Je pourrais aussi habiter dans un village avec eux. Et peut-être je n'aurais pas besoin de sortir. C'est Zurich. Parce que c'est Zurich depuis toujours. Mais je crois que je n'ai pas besoin de la ville en soi.
- D Elle a quand même quelque chose d'actif.
- L Et j'ai besoin de ça des fois.
- D Tu te réjouis de revenir en ville quand tu étais en dehors ?
- L Oui, un peu. Mais j'espère qu'un jour je n'aurais plus besoin de cette activation-là. En fait c'est quelque chose que j'aimerais bien avoir en moi.
- D Tu peux t'imaginer un lieu où il ne faudrait plus aller loin ?
- L Oui. J'aime bien voyager, aller quelque part. Mais j'aimerais bien être quelque part où je n'ai plus cette impression où tout est trop, où je sens que je dois partir. Simplement rester inconditionnellement.
- D Quelle alternative pourrait-il y avoir à la voiture ? Des drones, chevaux, moins de distance, ouverture de la ville. Plus de transport en commun ? Plus de connexions ?
- L Oui ça, et que tout soit plus local. D'avoir la possibilité de pouvoir aller partout, mais sans nécessité. Être quelque part où on a tout, où il ne faudrait plus aller en ville pour faire ci et ça. Où on aurait tout ce dont on a besoin autour de soi.
- D Un endroit de grimpe où tu aimerais toujours aller ? [Rit]
- L Non, [rit], je ne ferais pas ça. Mais c'est différent parce que c'est un choix libre. Si je veux y aller ou pas. Si je dois acheter ça, et que je dois aller là. Mais ça existe déjà. Dans les villages. Mais je n'en suis pas encore au point où je pourrais faire ce pas. Mais j'aimerais bien d'une certaine manière.
- D Alors tu peux t'imaginer un monde sans voitures ?
- L Oui.
- D Merci ! Est-ce qu'il y a quelque chose tu aimerais encore dire ?
- L Non. Mais c'est super intéressant de voir que pour moi tellement de choses dépendent de cette putain de voiture. [Rigole]
- D Tu pourrais encore m'envoyer une photo de ta voiture dans une situation dans laquelle tu l'aimes vraiment bien ?
- L Oui.

JADE RUDLER

Née le 16 février 1988
à Mulhouse (France)

Nationalités française
et italienne

Avenue Dapples 15
CH – 1006 Lausanne

+41 (0)78 904 35 40
jade.rudler@gmail.com

Principales expériences professionnelles

- Depuis 2016 Collectif OLGa, Lausanne, Suisse. Cofondatrice avec Alice Chénais (www.olg-a.ch)
- 2013 – 17 Laboratoire Chôros, Institut d'architecture École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Suisse. Assistante-doctorante
- 2011 – 13 Institut d'architecture, EPFL. Assistante-étudiante
- 2010 – 11 Atelier Objectif, Genève, Suisse. Stage
- 2009 – 10 Huenerwadel Partnership, Bâle, Suisse. Stage

Formation

- 2013 Obtention du master en architecture, EPFL, Suisse.
Projet de Master : *La ville à travers l'écologie industrielle. Processus de maturation d'un quartier existant, Lausanne (VD)*
- 2009 Obtention du Bachelor en architecture, École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, France
- 2006 Obtention du Baccalauréat scientifique, mention Bien, Lycée Lavoisier, Mulhouse, France

Autres activités

Collectif Transmission, Lausanne, Suisse (www.transmissionlausanne.org)
Création de lien social à travers le détournement d'éléments de l'espace public.

Association MAP13, Lausanne, Suisse. Conception et coordination de l'exposition des projets de master en architecture de l'EPFL de l'année 2013.

Qualifications professionnelles

- Logiciels Illustrator, In Design, Photoshop, ArchiCAD, AutoCAD, Word, Excel, Scrivener, Atlas.ti
- Séminaire Apprendre la thèse en sciences sociales et en architecture, séminaire EDAR (École doctorale)
- Workshop Conception et coordination de deux Semaines ENAC
- Focus group et entretiens individuels Conception et animation

Prix BG, Lausanne, 2013. Récompensant le projet de master

- Rudler, Jade et Alice Chénais *Le chantier ouvert : un événement au service de la planification urbaine*. Happy City. Faire la ville par l'événement ? Genève, 9.12.2016
- Rudler, Jade *Arc lémanique : futurs sans voitures vs modes de vie d'aujourd'hui*. Journée d'étude Rue de l'Avenir. Gland. 30.09.2016
- Rudler, Jade *Pour une fabrique citoyenne de la ville. Tentatives de définition d'une pratique*. Conférence chez Urbaplan. Lausanne. 11.07.2016
- Rudler, Jade *Desiring a future without car: why not? Focus groups as a way of revealing potential pathways to desirable transport futures*. CSTT Conference (Centre for Sustainable Tourism and Transport). Desirable Transport Futures. 3rd international workshop in the Black Forest (Freiburg, Germany) 28th June – 1st of July 2016
- Rudler, Jade *Les pratiques et projections des usagers comme indicateurs du potentiel d'évolution d'espaces publics en Suisse*. Une approche par les prises. Géopoint16. De l'espace pour la théorie ! EPFL, Lausanne. 14.06.2016
- Rudler, Jade *Urbanisme et modes de vie, quel avenir pour la voiture dans les planifications ?* Les après-midi de la prospective. Mobilité du futur : vers une évolution des comportements et de l'action politique ? À l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon, Besançon, France. 18.12.2015
- Rudler, Jade et Valérie Niederoest, Collectif Transmission *Mettre en lien : créer du lien social à travers des événements spontanés dans l'espace public. Des exemples à Lausanne*. Journées Romandes de l'animation Socioculturelle. L'Action citoyenne : « Implication bénévole et soutien des professionnels ». 13.11.2015
- Rigal, Alexandre and Jade Rudler *Imaginary Mobilities. Perception of the Future*. 14-17.09.2015, T2M (Transport, Traffic and Mobility) and Cosmobilities Network Conference. Caserta, Italy. URL : http://infoscience.epfl.ch/record/211548/files/Rigal_Rudler_Jade_et_Laetitia_Bettex. L'espace public fabriqué par les usages. 03.06.2015, CORUM, Table ronde : La fabrique des espaces publics dans les pays non occidentaux. Rennes, France.
- Rudler, Jade *Architecture and potential affordances for future without car use*. User practices and projections as indicators for territorial development. 22.04.2015, AAG (Association of American Geographers). Chicago, United States
- Rudler, Jade *Architecture and Interviews for Future Mobilities*. 14-15.04.2015, STRC (Swiss Transport Research Conference) 2015. Monte Verità, Switzerland
- Rudler, Jade et Alexandre Rigal *Suivre les acteurs vers un monde sans voiture*. 7.04.2015, Bibliothèque municipale de Lyon, France
- Rudler, Jade et Alexandre Rigal *Post-Car World : Why Laugh at Change ? Definitions of the Car and Potential Changes*. Swiss Transport Research Conference, Exchanging Ideas for Transport, Monte Verità, Ascona, Switzerland, 2014.

Publications

- Rudler, Jade et Alice Chénais *Un événement au service de la planification urbaine*. Contribution à l'ouvrage *La force de l'événement*. Territoire, intensités relations, Up-Urbaplan. Pp. 146-155. 2017
- Rudler, Jade *L'interface de mobilité à l'épreuve du test : une zone de rencontre temporaire à la gare de Renens (VD)*. Collage 5/17, revue de la FSU (Fédération suisse des urbanistes). 2017
- Rudler, Jade et Alice Chénais *Le chantier ouvert : un événement au service de la planification urbaine*. Happy City. Faire la ville par l'événement ? Éditeurs scientifiques : Marion Ernwein, Simon Gaberell, Laurent Matthey, Raphaël Pieroni. Pp. 123-128. 2017
- Rudler, Jade et Laetitia Bettex *Du rôle des usages dans la fabrication d'espaces publics. Étude de cas à Bangalore (Inde)*. URBIA 2016. Espaces publics dans les villes non occidentales. Peer-reviewed
- Rudler, Jade *Autorisation en discussion. Un processus pour intervenir dans un espace public lausannois*. 06.2016. e-publicspace.net
- Rudler, Jade *Quelles pistes pour la recherche ? Le programme Post-car world*. Dans *Les Cahiers de la Prospective de l'AudaB* no 3. La mobilité du futur. Vers une évolution des comportements et de l'action publique ? 02.2016. pp. 6-7
- Rudler, Jade et Alexandre Rigal *Post-Car World : Why Laugh at Change ? Definitions of the Car and Potential Changes*. Swiss Transport Research Conference, Exchanging Ideas for Transport, Monte Verita, Ascona, Switzerland, 2014.

Enseignement

Intervention dans l'unité d'enseignement *On the Road towards a PostCarWorld* au semestre d'automne 2015. MA1. EPFL

Focus group. Organisation et coordination de la séance, le 5 décembre 2015 dans le cadre de l'UE-J *On the Road towards a PostCarWorld*, semestre d'automne 2015. MA1. EPFL

Apprendre la thèse en sciences sociales et en architecture. Membre de l'équipe pédagogique d'un cours de l'EDAR (école doctorale d'architecture et sciences de la ville) au semestre d'automne 2015. EPFL

Remix Public Space #1. Conception et coordination d'un workshop dans le cadre des semaines ENAC (PENS209) au semestre de printemps 2016. BA4. EPFL

Le droit à l'erreur : expérimenter pour mieux planifier. Intervention dans le cours Sciences de la ville (prof. Jacques Lévy) au semestre d'automne 2016. MA1 et MA3. EPFL

Remix Public Space #2. Conception et coordination d'un workshop dans le cadre des semaines ENAC (PENS209) au semestre de printemps 2017. BA4. EPFL

Question de point de vue. Atelier d'activation d'espace public donné avec Alice Chénais dans le cadre de la formation *Va voir dehors si j'y suis* organisée par Feder-anim.ch. Genève, les 9 et 10 novembre 2017